



UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA

CENTRO REGIONAL DAS BEIRAS

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA, CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

***Humanização do Espaço Público Urbano***

*Trabalho de projecto apresentado à Universidade Católica  
Portuguesa  
para a obtenção do grau de mestre em Arquitectura*

Orientador: Arquitecto António da Silva Ferreira de Carvalho  
Co-orientador: Professor Doutor Gonçalo de Sousa Byrne

Por  
Ana Margarida Martins de Sousa Soutinho

## **Agradecimentos**

À Universidade Católica Portuguesa - pólo de Viseu, a todos os docentes que me acompanharam ao longo destes anos e que contribuíram para a minha formação; aos meus colegas de curso pela cooperação diária.

Ao Orientador, o arquitecto António da Silva Ferreira de Carvalho e ao Co-orientador, Professor Doutor Gonçalo de Sousa Byrne, cujo conhecimento e experiência permitiram o desenvolvimento e aperfeiçoamento deste estudo.

À Dra. Carina Sousa Gomes, pela disponibilidade e dedicação, pelos conhecimentos partilhados e sentido crítico.

A toda a minha família e amigos, por todo o apoio e incentivo constante.



## RESUMO

O presente trabalho procurou um entendimento sobre a temática actual, acessibilidade nas cidades. Pretende-se perceber quais os factores que influenciam a acessibilidade, com a finalidade de projectamos espaços acessíveis a todos. Com incidência na possibilidade de melhorias da qualidade do espaço público, na perspectiva de devolver a cidade aos peões. O objectivo passa por perceber de que forma os espaços públicos urbanos podem ser desenhados com acessibilidade, sociabilidade, conforto, e variedade de usos, a pensar no utilizador porque é para ele que se destinam. As temáticas abordadas têm como finalidade serem aplicadas e materializadas num projecto, que vai responder a um programa específico.

Actualmente a Humanização dos espaços públicos é um tema muito debatido, o urbanismo contemporâneo tornou a condição Humana fundamental na projecção destes espaços. Os meios urbanos têm vindo a crescer de forma galopante, visto que a cidade é o palco de oportunidades e o grande motor económico .

O relacionamento entre o espaço público e o homem passou por um processo evolutivo, só nos finais do século XX se começou a olhar para o espaço público como um lugar destinado às pessoas. Presentemente existe um maior cuidado na criação de espaços confortáveis, aprazíveis, seguros, acessíveis, para que consigam abranger o maior numero de utilizadores, incluindo pessoas com necessidades especiais. Os meios urbanos têm muito a ganhar se conseguirem conquistar todo o tipo de pessoas, independentemente das suas capacidades, assim têm uma comunidade equilibrada, onde os indivíduos têm possibilidade de viver em sociedade e relacionar-se com outros.

Após uma melhor compreensão teórica da temática abordada, segue-se a análise do lugar e posteriormente elaboração do projecto, que tem como finalidade uma regeneração social e física do local. Com o intuito de ser parte integrante da cidade e possibilite a geração de novas dinâmicas sociais.

**Palavras-chave:** Acessibilidade, humanização, espaço público, cidade.

## Abstract

This paper sought an understanding of the current topic, the accessibility in the cities. The aim is to understand what are the factors that influence the accessibility, highlighting the elements taken into the account when we design a space accessible to everyone. Focusing on improving the quality of public space, giving back the city to pedestrians. The goal is to realize how the urban public spaces can be designed with accessibility, sociability, comfort, and giving it a variety of uses keeping the user in mind, because it is intended for him. All the topics are meant to be applied and materialized in a project that will respond to a specific program.

The humanization of these public spaces is currently the subject of many debates. Contemporary urbanism has sought the human condition as an essential issue while projecting the spaces. Cities' growth has been so rampant, since the city is the scene of opportunities and the greatest economic engine. The relationship between public spaces and the people went through an evolutionary process. It was not until late twentieth century that public spaces were seen as meant to people.

These days there is a greater concern in creating spaces that can be comfortable, pleasant, safe and accessible. Places who can be prepared for a larger number of users, including those with special needs.

The urban areas have much to gain if they can conquer all kinds of people, regardless of their abilities. In a way that one can have a balanced community, where people are able to live in society and relate to other individuals.

After a better theoretical understanding of the topic discussed, followed by the analysis of the place and later development of the project, which aims a social and physical regeneration of the place. In order to be an integral part of the city and enable the generation of new social dynamics.

**Key-words:** accessibility, humanization, public space, city

# Índice

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>1</b>
<b>1. ACESSIBILIDADE PARA TODOS</b>	<b>4</b>
1.1 Acessibilidade	5
1.2 Obstáculos	7
<b>2. ESPAÇO PÚBLICO URBANO</b>	<b>9</b>
2.1 Contexto e Definição	10
2.2 Espaço Público Urbano da Actualidade	13
2.3 Dicotomia entre o Público e o Privado	15
2.4 Tipologias	15
<b>3. HUMANIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO</b>	<b>18</b>
3.1 Design Inclusivo	19
3.2 Características de um Espaço Público Humanizado	21
3.3 O Parque Aquilino Ribeiro – Caso de Estudo	31
3.3.1 Definição e Contextualização de Parque Urbano	32
3.3.2 Relação do Parque com a Cidade	33
3.3.3 O Parque antes da Intervenção	35
3.3.4 Razões que levaram à intervenção	36
3.3.5 A Requalificação	37
<b>4. METODOLOGIA</b>	<b>43</b>

<b>4.</b>	<b>BERNA</b>	<b>47</b>
4.1	Enquadramento	49
4.2	Contexto Geográfico	52
4.3	Área de Intervenção	53
<b>5.</b>	<b>ANÁLISE URBANA</b>	<b>55</b>
5.1	Mancha urbana	56
5.2	Perfis de Utilizadores do espaço	57
5.3	Mobilidade, Circulação e Fluxos	57
5.3.1.	Vias Automóveis	58
5.3.2.	Passeios e Fluxos	60
5.3.3.	Ciclovias	62
5.4	Edificado Relevante	63
5.5.	Vegetação	64
5.6.	Cérceas	65
<b>6.</b>	<b>O CONCURSO</b>	<b>67</b>
6.1	Schindler Award 2012	68
6.2	Objectivos	68
6.3	Restrições	70
<b>7.</b>	<b>DESENHO URBANO</b>	<b>73</b>
7.1	Estratégia de Intervenção	74
7.2	Desenho Urbano – Humanização do espaço público	75
7.2.1	Acessos e Ligações	78

7.2.2	Usos e Actividades	83
7.2.3	Conforto e Imagem	88
7.2.4	Sociabilidade	89
<b>8.</b>	<b>DESENHO ARQUITECTONICO</b>	<b>93</b>
8.1	O Edifício	94
8.1.1	Distribuição Programática	98
8.1.2	Volumetria	100
8.1.3	Materiais	102
8.2	Referências	105
	<b>CONCLUSÃO</b>	<b>111</b>
	<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>113</b>

**ANEXO 1:** Painéis Finais

**ANEXO 2:** Elementos estruturantes; esquema funcional;

quadro de área mínimas

**ANEXO 3:** Índice de Figuras

# INTRODUÇÃO<sup>1</sup>

A acessibilidade é um tema da actualidade, visto que o século XX contribuiu para uma urbanização a nível global, onde o automóvel era o elemento principal e o peão foi secundarizado, a influencia da motorização veio alterar a escala da mobilização e da acessibilidade na cidade, onde um dos principais desafios consiste em torná-la acessível a todos, tanto em espaços e edifícios públicos, bem como, privados.

No decorrer da investigação do tema geral e com a evolução natural do projecto, surgiu o interesse de desenvolver um subtema que foca “A Humanização do Espaço Público Urbano” perceber de que forma se pode projectar um espaço agradável na perspectiva do peão, visto que este ainda é fortemente marcado pelo grande fluxo automóvel. Segundo Gonçalo Furtado, “*Não há nada mais intrinsecamente humano que o urbano.*” (Furtado. G., in Brandão (2004), p:58).

O subtema proposto encontra-se inteiramente ligado com a temática principal acessibilidade, a humanização do espaço público urbano passa por tornar os lugares acessíveis, bem como, confortáveis, devem possuir diferentes usos e permitir que se estabeleçam relações sociais, estes são os objectivos de urbanidade que se pretendem atingir para se alcançar um espaço humanizado. Estes são alguns dos assuntos abordados no trabalho apresentado e sobre os quais pretende-se ter um melhor entendimento.

A temática abordada revela-se pertinente porque diz respeito a sociedade em geral, todos pretendemos viver numa cidade que contribua para a nossa qualidade de vida, o espaço público tem um papel preponderante nesse sentido. Assim, deve responder a uma diversidade de factores que permitam que as pessoas se sintam confortáveis e seguras na sua utilização. A acessibilidade é um factor importante na qualidade do espaço público, no decorrer do percurso natural da vida, um dia todos vamos ter dificuldade de locomoção, nem que seja temporariamente. A cidade deve ser um lugar alcançável por todos, sem que hajam discriminações de minorias.

Primeiramente tem-se como objectivo compreender quais os factores que nos permitem projectar espaços que possibilitem o acesso fácil e adequado a todas as pessoas possuindo ou não alguma categoria de incapacidade e, ainda, devem ser organizados e de fácil percepção. O segundo objectivo passa por perceber quais as características de um espaço público humanizado e

---

<sup>1</sup> Por opção do autor, este trabalho mantém a grafia anterior ao novo acordo ortográfico.

de que forma podem ser aplicadas, com o intuito do espaço ser usado pelo maior universo de pessoas possível. O ultimo objectivo do trabalho final passa por explicar todo o processo do projecto desenvolvido, justificando sempre as opções tomadas, com o intuito de perceber qual o percurso tomado no desenvolver do projecto, desde a fase inicial da análise até à proposta final.

O presente trabalho apresenta uma componente teórica de investigação, que para além de contribuir para uma melhor compreensão dos temas abordados, tem por base sustentar e justificar as opções e soluções tomadas na proposta final de projecto. No que respeita à componente prática (de projecto), que se compõem por uma proposta pensada para a cidade de Berna, ao abrigo de um concurso promovido pelo Prémio Schindler 2012, destinada a estudantes finalistas de arquitectura. Tendo como principal objectivo, fazer a requalificação e integração urbana do território.

Face a estes propósitos o trabalho encontra-se organizado em duas partes fundamentais. A primeira parte diz respeito à fundamentação teórica, que contribui para apoiar os motivos que levaram à elaboração das soluções desenhadas. Esta subdivide-se em três capítulos, ao qual o primeiro corresponde, à acessibilidade, que se refere aos obstáculos físicos e psicológicos; o segundo, faz um enquadramento sobre o espaço público urbano, na tentativa de melhor percepção do seu contexto e definição, aborda-se a presente dicotomia entre o espaço publico e o privado e as diferentes tipologias do espaço urbano; o terceiro capítulo aborda o design inclusivo, as características de um espaço humanizado, na tentativa de se perceber de que forma se pode projectar um espaço público direccionado para o peão, e ainda se faz uma reflexão sobre a intervenção no Parque Aquilino Ribeiro e como se tornou num espaço humanizado.

A segunda parte subdivide-se em cinco capítulos, o primeiro debruça-se sobre a contextualização e o segundo, sobre a análise da cidade de Berna e da área de intervenção, com o intuito de se identificar as características locais; o terceiro, faz uma abordagem ao concurso e explana quais as restrições e objectivos que devem ser cumpridos; o quarto e quinto capítulos, explicam e justificam as opções tomadas que levaram a elaboração do projecto urbano e arquitectónico.

**ACESSIBILIDADE PARA TODOS**



## 1.1 ACESSIBILIDADE

Por definição, acessibilidade refere-se à *“Facilidade com que podemos circular numa área e aceder a determinado lugar ou equipamento. Incluindo os idosos, os deficientes, aqueles com carrinhos de bebé ou que transportam bagagens, pressupõe uma adequação específica aos diferentes utilizadores e conectividade intensa com os demais elementos pertencentes ao mesmo sistema, considerando as variáveis: tempo, custo, modo de transporte e conforto. A acessibilidade é geralmente medida pelo tempo necessário para uma determinada deslocação.”* (BRANDÃO, 2002, p: 187)

De uma forma mais abrangente, olha-mos para a cidade como o local onde temos acesso a outras pessoas, serviços e a uma variedade de bens. As pessoas deslocam-se para dar resposta a inúmeras actividades: trabalhar, ir ao médico, à igreja, entre outros. No entanto, o acesso nem sempre é feito nas melhores condições, para tal é necessário apostarmos na legibilidade do espaço, melhoramento de vias e meios de transporte, supressão de obstáculos físicos e sociais. Podemos, desta forma, entender por acessibilidade dar oportunidade de acesso à via pública, ao meio edificado, aos transportes, à informação e comunicação, com independência, a todos os membros da sociedade. Segundo Kevin Lynch *“O acesso é uma vantagem fundamental de um aglomerado populacional e o seu alcance e distribuição são um índice básico da qualidade do aglomerado populacional.”* (Lynch, K., 2007 p:193)

O conceito acessibilidade está inteiramente ligado à mobilidade, que por sua vez *“A noção de mobilidade está relacionada com o grau de liberdade com que nos podemos movimentar em determinado espaço (capacidade de deslocação); é assim um conceito que traduz o modo e a intensidade em que nós nos deslocamos”* (BRANDÃO, P. 2002 p:191) e ao acesso igualitário para todos, tanto para uma mulher que tenha as suas capacidades plenas de locomoção, como para aquela que está confinada a uma cadeira de rodas, sem marginalizar idosos e crianças. Durante muito tempo a acessibilidade foi pensada exclusivamente para pessoas portadoras de algum tipo de deficiência, no entanto este conceito é demasiado simplista e redutor.

O espaço público urbano apenas tem qualidade quando oferece um bom acesso que permita a utilização do mesmo, sem que se marginalize minorias. É nesta perspectiva que surge o conceito, desenho para todos ou desenho universal (desenvolvido no ponto 3.1).

A acessibilidade é um direito que assiste a todos os membros da sociedade, contribuindo para as relações sociais, onde todos possamos ter uma participação cívica.

Para garantirmos acessibilidade temos de ter em conta os seguintes factores: localização e distribuição de usos, oferta de meios de transporte, condicionamentos da deslocação (topografia, quantidade e tipologia de obstáculos, inclinação do percurso, os materiais aplicados, etc.), soluções e dispositivos que apoiem as pessoas com necessidades especiais, crianças e idosos como já supra referido, os níveis de rendimento e categoria socioprofissional (as pessoas com mais rendimentos têm maior possibilidade de deslocação e a profissão também pode levar a que a pessoa percorra um percurso maior) e por fim a tradição cultural (como exemplo, os norte-americanos encaram as deslocações com maior naturalidade do que os europeus). (Brandão, P. 2002)

Para que o peão retome ao espaço público temos de projectar espaços onde a marcha a pé seja executada com comodidade, sem a presença constante de obstáculos, ou seja, temos que desenhar “cidades pedonais”. Para tal, também é necessário que as distancias entre os diferentes usos sejam possíveis de alcançar a pé. Veneza é um exemplo de como é possível deslocarmo-nos sem recorrermos ao meio de transporte individual motorizado (Gehl, 2000). Nestas circunstancias, o uso do transporte publico constitui-se como uma mais valia, porque contribui para a diminuição de tráfego na via publica. Os melhoramentos de acesso às cidades passam por criar condições apropriadas. Não podemos projectar espaços desligados do resto da cidade, devendo ser articulados com os restantes espaços públicos. Esta estrutura de percursos pedonais, estabelece ligações, oferece continuidade e acessibilidade, convida as pessoas a percorrerem a cidade ao invés de se fixarem num dado espaço.

É de notar que se torna inviável tornar todos os espaços acessíveis, nem que seja por uma questão económica. É necessário que haja uma consciencialização de que os espaços têm de ser alterados gradualmente, nem que passe pela eliminação de barreiras físicas. Numa intervenção a uma escala mais minuciosa é necessário ter em conta outros aspectos, como o desenho e disposição do mobiliário urbano, os tipos de pavimento a ser usados, bem como a resposta a dar aos diferentes desníveis.

## 1.2 OBSTÁCULOS

Os obstáculos, constituem-se como os principais factores que contribuem para a inacessibilidade urbana, podemos ter obstáculos visíveis (físicos) e invisíveis (psicológicos) quando percorremos o espaço público urbano.

A tentativa de superação de obstáculos para pessoas com necessidades especiais é um dos grandes desafios dos projectos urbanos. São de vária índole os factores que tornam as cidades inacessíveis. No que respeita aos obstáculos físicos, podemos considerar, as diferenças de níveis, degraus excessivamente altos, a topografia, o mobiliário urbano, passeios estreitos, pavimentos em mau estado, vias com muito tráfego e com poucos pontos de passagem, fraca iluminação, falta de instalações sanitárias públicas para pessoas com mobilidade reduzida, entre outros. Entende-se por obstáculos psicológicos a pouca percepção e legibilidade do espaço, o tipo de utilizadores do espaço, o ruído, a distancia, os tipos de uso situados na proximidade, etc.. Um percurso até pode ser acessível, no entanto, aborrecido, inseguro, longo e desinteressante. Quando percorremos uma rua sem lojas, sem cafés, sem árvores, com pouco mobiliário urbano e em linha recta, permitindo-nos perceber o fim, este percurso torna-se pouco atractivo, pouco acolhedor e certamente desagradável. Essa mesma rua pode ser interrompida por praças ou largos dando a sensação que não é tão comprida. Podemos concluir que somos influenciados, à partida, pela qualidade do espaço e pela distância que o percurso acarreta, constituindo-se como um obstáculo, ainda que no domínio psicológico.

Os obstáculos contribuem para afastar idosos, crianças, mães/pais que transportem carrinhos de bebé, grávidas ou até mesmo um jovem que venha carregado com sacos de compras, e, principalmente, as pessoas que tenham qualquer tipo de deficiência. Os portadores de deficiência deparam-se com uma constante inacessibilidade física, são alvo de discriminação e exclusão social, tendo como resultado uma cidade estratificada por zonas que lhes são acessíveis e zonas inacessíveis, impossibilitando que tenham uma vida independente. A mobilidade é a palavra chave para combater-mos o isolamento social.

Estas consecutivas barreiras tornam o espaço público urbano, desconfortável, inseguro e inconveniente.

Um projecto urbano de qualidade permite que todos possamos ter oportunidade de

participar na vida da cidade com condições de independência, neste sentido o espaço construído tem o poder de contribuir para a qualidade de vida das pessoas, ao invés de ser incapacitante.

Fig. 01 – Passeio com dimensões mínimas



Fonte: [a nossa terrinha], 2010

Fig. 02 – Árvores implantadas no centro do passeio



Fonte: [a nossa terrinha], 2010

O **Desenho Universal** ou **Desenho para Todos** visa a concepção de objectos, equipamentos e estruturas do meio físico destinados a ser utilizados pela generalidade das pessoas, sem recurso a projectos adaptados ou especializados, e o seu objectivo é o de simplificar a vida de todos, qualquer que seja a idade, estatura ou capacidade, tornando os produtos, estruturas, a comunicação/informação e o meio edificado utilizáveis pelo maior número de pessoas possível, a baixo custo ou sem custos extras, para que todos possam integrar-se totalmente numa sociedade inclusiva.

**ESPAÇO PÚBLICO URBANO**

## 2.1 CONCEITO E CONTEXTUALIZAÇÃO

O termo espaço público, por si só, acarreta distintos significados e dimensões que não podem ser compreendidas isoladamente. Vários autores desenvolveram conceitos de espaço público e, actualmente, tem-se dado atenção, em diversos estudos, ao espaço público enquanto elemento operatório do planeamento urbano e como instrumento político reforçador dos laços sociais. Este conceito é complexo e, no presente trabalho, procuramos expor diversas perspectivas, para a sua definição ser o mais completa possível.

*“O espaço público deve ser considerado fundador da cidade (poder-se-á dizer em todas as épocas e em todos os regimes); no fundo o espaço público é a cidade.”* (Indovina. B., 2002. p:119) Francesco Indovina corrobora este entendimento e expõe três pontos de vista, nos quais defende a sua interpretação de espaço público como cidade; no primeiro, menciona que o espaço publico é aquele em que se realiza a vida urbana sendo uma “condição geral” para a existência da cidade; seguidamente interpreta o espaço publico como um factor importante de identificação e conotação simbólica dos lugares e, por ultimo, considera que este é o lugar da palavra, lugar de socialização e de manifestação de grupos sociais, culturais e políticos, ou seja, lugar onde a população se exprime. Nesta linha inscrevem-se Toussaint e Zimmermann subscrevendo esta ideia, porém indo mais longe, afirmando que a sociedade define-se e institui-se no espaço publico porque é um lugar de confronto politico, sendo isso visível não só nos actos de manifestação publica, mas também no quotidiano, quando os indivíduos se relacionam. Também Quéré lhe atribui uma conotação social, *“a noção de espaço público comporta duas ideias essenciais: uma esfera pública de livre expressão, de comunicação e de discussão, constituindo esta esfera uma instancia mediadora entre a sociedade civil e o Estado, entre o cidadão e o poder politico-administrativo; uma cena pública, ou seja, uma cena de aparição, onde acedem á visibilidade pública tanto actores como acontecimentos e problemas sociais ”* (Quéré, 1992 in Castro, A., 2002. p:57)

Segundo Alexandra Castro (2002), o conceito de espaço público, do ponto de vista sociológico, é algo complexo pondo até em causa se o termo deve ser empregue como espaço público ou “espaço do público” e, ainda, se deve ser mencionado no plural ou singular. Para a

Autora este conceito pode ter duas visões distintas: a primeira evoca o espaço público como elemento central do projecto urbano; a segunda que o esquecimento da sua dimensão pública pode estar na origem da crise do laço social e da crise do valor de cidadania que hoje se conhece.

Antoni Remesar define espaço público enquanto elemento urbano, *“O espaço público de uma cidade é formado pelo sistema de espaços públicos livres (ruas, praças, jardins, parques, praias, rios, mar) e pelos elementos morfológicos que são visíveis a partir destes espaços. Engloba por um lado, aquilo a que chamamos paisagem urbana, e por outro, as fachadas que formam uma interface entre espaço público e privado.”* (REMESAR, A., 2005. p: 22)

Em suma, o espaço público pode ser entendido de duas formas: enquanto elemento estruturante do projecto urbano onde é entendido como parte física, designadamente por parques urbanos, avenidas, jardins, praças, largos, entre outros, e como elemento que contribui decisivamente para fortalecer laços sociais. Entende-se, que os espaços públicos têm uma acção preponderante no que respeita ao relacionamento entre os indivíduos, pois o Homem enquanto “ser social” tem necessidade de se relacionar com os seus semelhantes, estas acções processam-se nestes espaços, assumindo-se como elementos organizativos e estruturantes da cidade. Nesta sequência, acrescenta-se que permitem criar ligações e continuidades de forma a tornar a cidade funcional, podendo ser vistos como uma plataforma de diversas actividades sociais possibilitando uma melhor qualidade de vida. Os espaços públicos urbanos, têm diferentes usos e funções e os seus utentes apresentam estratos sociais diferentes; são marcos de identidade das cidades e estão carregados de simbologia cultural e política. *“(…) classificam-se como elementos qualificadores da colectividade tanto em termos materiais (urbanísticos , ocupação física) como também em termos imateriais (históricos, culturais, sociais, de identidade) que condicionam a vivencia urbana.”* (FRANCISCO, M., (sd), p:2)

Ao longo dos anos os espaços públicos urbanos sofreram uma evolução em diferentes aspectos: como o espaço que ocupam (hoje são maiores), os materiais usados, a configuração, o uso, a vegetação aplicada, o mobiliário urbano.

O conceito de Urbanismo surgiu no início do Renascimento italiano no século XIX, no

entanto, nesta época desenvolveram práticas iniciadas no *Quattrocento*. Leão Baptista Alberti apresentou, o *De re aedificatoria*, ao Papa Nicolau V em 1452 e foi sofrendo alterações, até à data da sua morte em 1472. Este manuscrito apresentava diversas regras e princípios, desde a construção da casa à cidade e estabelecimentos rurais, facultou um processo racional para se conceber edifícios e cidades.

Apenas em 1977, segundo *Asher* (1995), a terminologia espaço público surge pela primeira vez num documento administrativo, aliado na mesma categoria dos espaços verdes, praças, mobiliário urbano, ruas pedonais e a valorização da paisagem urbana, num processo de intervenção pública.

Na Europa, existem cidades de praticamente todas as épocas do último milénio: as cidades medievais, que cresceram aleatoriamente, e as pensadas e projectadas antecipadamente à sua edificação, sendo em grande número as Renascentistas e Barrocas, as da primeira fase da industrialização, as cidades jardim, e as cidades funcionalistas onde o automóvel era o elemento principal “(...) no início do século XX, o urbanismo operacional conduziu a um abandono do espaço público, pois predominava a lógica da integração económico-funcional. A forma urbana não era gerada a partir da produção de uma estrutura de espaço público, mas resultava de uma ocupação funcionalista do solo sob forma de zonas especializadas e de figuras em rede. As intervenções urbanísticas limitavam-se a prever o esgotamento do fluxo de peões no espaço deixado pelo automóvel.” (Castro, A., 2002. p: 56)

No final dos anos 60, os espaços públicos urbanos tinham pouca qualidade, sendo caracterizados pela monofuncionalidade, não davam lugar à sociabilidade urbana, elegendo, apenas, o tráfego e o estacionamento automóvel. A prioridade da cidade era dada às necessidades básicas.

Só por volta dos anos 80, é que esta forma de ver o espaço público se alterou, surgindo a necessidade de criar espaços com qualidade e sustentabilidade social. O espaço público passou a ser visto, “(...) como um elemento de competitividade entre as cidades, (...)”. (Castro, A., 2002. p: 56), surge com outra conotação e afirma-se com maior preponderância na cidade, passa a ter o papel de promoção urbana, torna-se mais atractivo com vista a cativar populações e novas actividades, começando, desta forma, a ser valorizado um novo estilo de vida. Em suma, o espaço público urbano, passou a ter uma nova conotação no planeamento da cidade e um novo



instrumento político para enquadrar e impulsionar a criação de novos laços sociais.

## **2.2 O ESPAÇO PÚBLICO URBANO DA ACTUALIDADE**

A sociedade tem vindo a tornar-se cada vez mais individualista, entende-se que o espaço público pode ser visto como um elo fortalecedor das relações sociais, como já referido anteriormente.

Presentemente pretende-se a criação de espaços com singularidade, destinados aos habitantes locais, urbanos e turistas, que se deslocam de pontos mais distantes. As actividades desenvolvidas, hoje em dia, nos espaços públicos estão inteiramente relacionadas com o lazer, consumo e recreio, perdendo-se a conotação inicial (social, política). As práticas sociais contemporâneas em nada estão relacionadas com os espaços públicos tradicionais, daí a necessidade de os adaptar á actualidade e torna-los mais versáteis, oferecendo-lhes uma nova vida ao invés de se tornarem vazios urbanos. Entende-se que a degradação física está directamente relacionada com a dificuldade de por em prática a sua função, pois cada vez que se intervém num espaço público com a finalidade de melhorar a qualidade espacial, valorizando o peão como o principal utilizador, em vez do automóvel, verifica-se que esse mesmo espaço é eleito como um local de sociabilização.

É de notar que actualmente multiplicam-se urbanizações que desvalorizam a existência deste tipo de espaços, salientando que os seus habitantes passam grande parte do dia no local de trabalho. No entanto, toda a gente tem necessidade destes espaços, porque, para além, de serem palco de relações sociais, contribuem para manter a coerência urbana.

Um marco urbano e social da actualidade são os centros comerciais, estes espaços privados mas de uso publico reproduzem aspectos e funções do mercado de rua urbano, no entanto, apresentam-se com melhores condições, protegidos de mudanças atmosféricas, com estacionamento próximo e são mais seguros. Situados, geralmente, nas periferias das cidades, aglomeram num só edifício vários serviços cativando um grande número de pessoas, não possuindo, no entanto, um papel organizador social, funcional e espacial. Estes novos espaços são criados em torno de uma cultura de consumo e, em contraste com os tradicionais oferecem

ambientes físicos e sociais muito apelativos, ricos em conteúdo atractivo, ligados aos divertimentos, à distração, ao consumo e à estética.

Estes edificios isolados arrastam um grande numero de utilizadores, desta forma, o espaço publico tradicional fica desertificado porque não corresponde aos modos de vida actuais, sendo necessário requalifica-los, torna-los versáteis e ter como ideia base a adequação procura/oferta para que possam tornar-se novamente espaços que se evidenciam na cidade. “ *O desenho do espaço público é fundamental na criação de locais sustentáveis e na formação de condições que promovem o progresso social, a utilização prudente dos recursos naturais e a vida económica local* ” (Brandão. P., 2002. p: 23).

Francesco Indovina entende que a cidade encontra-se em constante mudança, sofrendo transformações tecnológicas, económicas, na vida quotidiana e mesmo no próprio uso da cidade. A sua qualidade determina a percepção e o comportamento dos seus utilizadores, assim o espaço público tem um papel preponderante na forma como vivemos a cidade e olhamos para ela. Indovina enumera, ainda, algumas proposições respeitantes ao espaço público actual, referindo que o espaço público enquanto espaço de socialização, já não encaixa no padrão de vida actual, olha para a praça, enquanto lugar de agrupamentos sociais, como um elemento urbano em declínio, encara os novos espaços, que tendo uma conotação privada assumem um papel público, comportam melhores condições e equipamentos superando os tradicionais o que leva á sua redução na componente infra-estrutural, privilegiando os espaço privados e determinando que a insegurança é um factor preponderante na desertificação dos espaços públicos.

Neste contexto Pedro Brandão refere que, “*O projecto de espaço público deve contribuir para a criação de espaços multifuncionais que possibilitem a sua utilização simultânea por pessoas de diferentes idades e com interesses e motivações distintos. Deve ainda prever a possibilidade de os espaços poderem vir a ser facilmente adaptados a novas finalidades ou usos, como resposta a uma possível mudança nos hábitos e necessidades da população.*” (Brandão, P., 2002. p:42)

## 2.3 DICOTOMIA ENTRE O PÚBLICO E O PRIVADO

Na actualidade debate-se muito a dicotomia do público/privado pela relevância que assume a propriedade privada dos bens e dos direitos dos cidadãos juridicamente, pela sua função cultural de distribuição de usos e conduta social. O filósofo Jürgen Habermas entende o espaço público como lugar da comunicação e encontros multi-sociais, da democracia e do uso livre, compreende o público e o privado como categorias históricas que assumem significados distintos em momentos diferentes. Fazendo uma análise histórica, é possível compreender como são constituídas as categorias do público e privado actualmente. (Habermas, 1984).

Para tal compreensão é necessário entendermos a definição de público, “(...) *construção social e política que resulta da combinação de vários factores, nomeadamente dos usos aí confinados; do sentido que é atribuído por um determinado grupo social; da acessibilidade; da tensão entre o estrangeiro/anónimo e o reconhecimento/reencontro; da dialéctica entre proximidade e distancia física e social.*” (Castro. A., 2002. p:54). Podemos entender por público aquele espaço onde podemos circular livremente e interagir com outros cidadãos sem qualquer tipo de controlo, este conceito está directamente relacionado com acessibilidade. Em oposição, o espaço privado, implica uma circulação restrita, onde o acesso é controlado e reservado a um determinado conjunto de pessoas.

## 2.4 TIPOLOGIAS

“(...) *os espaços públicos urbanos devem ser vistos, não como unidades isoladas e autónomas, mas sim como estruturas continuas que importa gerir coerente e globalmente numa lógica sistemática, relacionando factores e agentes que integram e definem o ambiente das cidades.*” (Brandão. P., 2002. p: 24)

É fundamental, para compreensão do tema do trabalho de projecto, percebermos as distintas categorias do espaço público. Estes espaços complementam-se urbanisticamente apesar de individualmente apresentarem valências diferenciadas.

Segundo Marlene Francisco (s. d.) os espaços públicos podem ser classificados mediante os seguintes parâmetros: propriedade (privado; publico) acesso (limitado; ilimitado), função (passagem; transição; estadia), atractividade (local; urbana; metropolitana; nacional; internacional), uso (pedonal; motorizado; multimodal), projecção (horizontal; vertical), morfologia (aberto; fechado; misto). Considerando ainda diferentes categorias de espaço presentes no esquema infra.

<b>Corredores e Elementos Estruturantes</b>	_____	pontes; Viadutos e túneis motorizados; avenidas; ruas motorizadas; ruas pedonais; ruas de trânsito restrito; rotundas; passagens desniveladas pedonais; ciclovias; eixos ferroviários; etc.;
<b>Estações e paragens de transporte publico</b>	_____	rodoviário; ferroviário; marítimo; fluvial; aéreo;
<b>Estacionamento de Transporte Privado</b>	_____	silos; parques de estacionamento; lugares de estacionamento;
<b>Espaços Verdes de Recreio e Lazer</b>	_____	parques urbanos; corredores verdes; jardins e espaços verdes; hortas urbanas; frentes marginais de rio ou mar; espaços de recreio e lazer;
<b>Espaços de Transição</b>	_____	espaços intersticiais; logradouro; espaços exteriores dos edificios e sua envolvente; arcadas; escadarias;
<b>Infra-Estruturas de Subsolo</b>	_____	rede de abastecimento de água potável; rede de distribuição de energia eléctrica e de gás; rede de drenagem de águas pluviais e de águas residuais; rede de semáforos; rede de telecomunicações e cabos de televisão;

# **HUMANIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO**

### 3.1 DESIGN INCLUSIVO

O design inclusivo é um instrumento fundamental para garantir acessibilidade nos espaços públicos urbanos e consequentemente a inclusão social.

Todos os membros da sociedade têm o direito de ter uma acção participativa integral, independentemente das suas características e condições físicas, psicológicas, culturais, das suas crenças ou ideologias políticas, deste modo o espaço público urbano tem de ser encarado como um espaço polivalente e multifuncional, capaz de responder aos interesses e necessidades da sociedade.

A tendência da sociedade actual é termos populações cada vez mais envelhecidas, como também, aumentou o número de pessoas com deficiência. Estima-se que na Europa um em cada dois cidadãos terá uma idade superior a 50 anos, podendo estes dados ter uma influência directa nos espaços e equipamentos que usamos diariamente. Os projectos de espaço público, devem ter o objectivo de alcançar o maior numero de pessoas, tendo como finalidade a coesão social. Nesta linha de pensamento, deve-se evitar a projecção de espaços que, de alguma forma, contribuam para a exclusão de grupos sociais.

A grande maioria dos espaços urbanos das nossas cidades não são seguros, nem acessíveis, já que foram projectados a pensar no Homem usufruindo das suas faculdades, em pleno, saudável e com grande capacidade de movimentação, inclusive idealizou-se o Homem médio, que corresponde às dimensões antropométricas médias do ser humano, e é usado como modelo no estudo de projecção de espaços e equipamentos. A concepção de espaços públicos não se pode dirigir exclusivamente para a grande maioria, marginalizando pessoas que possuam algum tipo de limitação. Francisco Rebelo defende que não existe um Homem médio, visto que a probabilidade de encontrarmos uma pessoa com 4 segmentos corporais no mesmo percentil é de apenas 1 por cento. (Brandão., 2004 p.141)

A disciplina Ergonomia, que tem como finalidade de estudo as interacções entre o Homem e os objectos, sendo o seu objectivo a optimização desta relação, garantindo o bem-estar e segurança, constitui-se como uma mais valia quando aplicada nos projectos relativos ao espaço

urbano público, pois, desta forma conseguimos ter a percepção dos requisitos funcionais dos interfaces entre o produto e todos os utilizadores.

Para o espaço público ser utilizado, as pessoas precisam de sentir que é cativante, amigável e seguro, para que se sintam confortáveis quando inseridas nele. Cada vez mais o espaço é pensado para promover o bem estar de todos, incluindo pessoas com deficiências físicas, sensoriais ou cognitivas e motoras. Nesta linha de pensamento o desenho urbano deve ser um “desenho universal” , ou seja, pensados de forma a alcançar o maior número de utilizadores. O objectivo é que possam usa-lo confortavelmente e com segurança, sem que esteja limitado pela sua má concepção. Deste modo, como já referido deve este deve poder ser usado por qualquer grupo de utilizadores, ter uma utilização flexível, simples e intuitiva, ou seja, de fácil percepção e legibilidade, acrescentando-se que deve ter uma dimensão adequada para o manuseamento, abordagem e utilização, independentemente das características do utilizador (Hanson, (s.d.) p.13).

O desenho do espaço público tem que ser centrado no utilizador, com a finalidade de dar resposta às suas necessidades, desejos, interesses e competências, tendo em conta a sua usabilidade, a riqueza no envolvimento dos sentidos e a sua capacidade funcional. *“O Espaço Urbano como sociedade, está hoje em mutação, e a resposta á pergunta <podará definir-se um Design socialmente eficaz hoje?> decorrerá directamente da nossa capacidade de reivindicar um lugar contemporâneo, justificado ética e socialmente, para o Design. Design entendido pois como uma consequência, um olhar critico atento ao mundo e ao individuo que pense e responda às necessidades da nossa sociedade, ao nível funcional, também estético, mas sobretudo politico, em prole da contaminante democratização que possa advir das suas propostas comunicacionais.”* (Remesar 2004. p:64).

### 3.2 CARACTERÍSTICAS DE UM ESPAÇO PÚBLICO HUMANIXADO

A *Project for Public Spaces*, associação internacional que se debruça sobre o espaço público, elaborou um gráfico com as características que um espaço público urbano deve reunir para ter qualidade, do ponto de vista dos valores da humanização.

Fig. 03 – Características de um espaço público humanizado



Fonte: What Makes a Successful Place? ([www.pps.org/](http://www.pps.org/))

Para uma melhor compreensão, o centro do gráfico representa o lugar, o anel adjacente contém as características base do espaço público e o anel exterior os elementos motivadores dessas características, são estes que vão determinar a qualidade do espaço público e influenciam automaticamente as características base, como exemplo, se um espaço não nos transmitir segurança não poderá ser confortável. Segue-se uma breve justificação em como cada um destes



factores pode tornar o espaço público mais agradável:

**1 – Acessos e Ligações** – É vista como um direito que assiste a todos os indivíduos. Deste modo, todos os espaços públicos devem ser acessíveis contribuindo para uma melhor qualidade de vida e para uma maior participação cívica de todos os cidadãos, incluindo pessoas com necessidades especiais (mobilidade condicionada, ou seja, pessoas em cadeiras de rodas, com dificuldades sensoriais, tais como pessoas cegas ou surdas, pessoas incapazes de andar ou com dificuldade de percorrer grandes distâncias, idosos, crianças e grávidas) para que todos possam usufruir do espaço de igual forma, no plano físico e social, como supra referido.

Depreende-se, que o espaço deve evitar as barreiras arquitectónicas, pelo menos ajudar à sua superação, fomentar a definição de alinhamentos e enquadramentos na implantação do mobiliário urbano, árvores, entre outros; com o objectivo de tornar o espaço mais claro, devem-se separar as diferentes redes de circulação (vias, automóveis, pedonais, ciclovias, etc.), e ainda torna-lo legível, fomentar continuidades, conectividades e proximidades. Deve-se, também, promover o atravessamento de vias de intenso tráfego, passagens para peões seguras, uma rede de transportes colectivos que sirva a zona, rampas ou dispositivos que facilitem o acesso a pessoas com mobilidade reduzida; por ultimo, deve ser equacionado o acesso facilitado a veículos de emergência e que prestem outro tipo de serviços.

A cidade da actualidade é essencialmente móvel, ao invés da antiga que era mais sedentarizada, a mobilidade está mais presente nos novos modos de vida, isto deve-se à ocupação urbana mais dispersa, a evolução dos meios de transporte e a multiplicidade de redes viárias que estão à nossa disposição, que favorecem os meios motorizados, particularmente o automóvel. No entanto, hoje já podemos assistir a diversas medidas que são tomadas em cidades europeias para combater o excesso de automóveis, como exemplo, em Londres para se aceder ao centro da cidade com automóvel particular é necessário pagar uma taxa. Facilitar a mobilidade pedonal, constitui-se como uma mais valia para o espaço público urbano.

A cidade deve ser entendida como um todo, a malha urbana deve ser coerente e pressupor continuidade e permeabilidade quer de estruturas verdes, redes viárias, serviços públicos ou mesmo, saneamentos. Devemos assegurar que os espaço se relacionem e complementem, sem

ignorar a estrutura urbana existente, ocasionando espaços fragmentados e isolados que não promovem a boa vivência dos locais.

**2 – Usos e actividades** – O espaço público urbano torna-se mais enriquecido e interessante quando o desenho fomenta a diversidade de actividades que consequentemente leva à utilização do mesmo por uma vasta gama de população. Uma área com diversas utilizações vai configurar espaços distintos.

A multifuncionalidade do espaço está relacionada com as funções que este pode acarretar.

Para um espaço permitir que se desenvolvam diversas actividades tem de apresentar diversidade de usos, ou seja, desta forma consegue adaptar-se e atrair diferentes grupos sociais, com faixas etárias e interesses distintos. Deve-se, no entanto, ter em conta a racionalidade económica e funcional, para o espaço ser sustentável. Tem de haver um critério de selecção de escolha das actividades a implementar de acordo com o território onde vão ser aplicadas, deve-se proceder a uma análise dos usos existentes na zona e perceber quais as funções que o local precisa e ainda não possui, de modo que haja uma compatibilização de usos.

Os espaços devem ainda ser versáteis, a sociedade encontra-se em permanente evolução, pretende-se que os espaços públicos se adaptem e acompanhem as exigências dos novos tempos.

A cidade é palco de diversas actividades que têm como actor principal a pessoa (utilizador/espectador do espaço) e o peão enquanto caminhante. Passear, desfrutar de uma esplanada, fazer compras, sentar num banco do jardim, são acções que estão influenciadas por aquilo que nos rodeia, o espaço urbano.

*“A grandes rasgos, las actividades exteriores realizadas en los espacios públicos se pueden dividir en tres categorías, cada una delas cuales plantea exigencias muy distintas al entorno físico: actividades necesarias, actividades opcionales y actividades sociales”* (Jan Gehl, 2006)

Gehl (2006) faz uma divisão em três categorias das actividades realizadas no exterior: as necessárias, opcionais e as sociais. Sendo as opcionais e as sociais que ditam a qualidade do espaço público, as pessoas apenas se deslocam para estes espaços se tiverem algo que as atraia à utilização do mesmo.

As actividades necessárias, são as tarefas que todos nós fazemos no quotidiano, podemos considerar que passam por uma obrigatoriedade, como por exemplo: dirigirmo-nos do trabalho para casa e vice versa, ir ao supermercado, ir buscar os filhos, entre outras.

Esta categoria é a menos influenciada pelo meio físico, visto que são actividades que têm de ser realizadas independentemente da qualidade do espaço exterior e realizam-se durante todo o ano. É de notar que este grupo é dos que promove mais a acção de caminhar.

No que respeita as actividades opcionais, segundo Gehl, são aquelas em que participamos se houver vontade e disponibilidade de o fazer, se o clima e o lugar forem aprazíveis. Inclui actividades como passear, sentar e apanhar sol. Ao contrario das actividades necessárias, estas não implicam qualquer tipo de obrigação.

A realização desta actividade está inteiramente relacionada com as condições do ambiente exterior, já que se este não tiver qualidade passam a realizar-se estritamente as actividades necessárias. Se as condições físicas exteriores forem agradáveis, a motivação é maior e as actividades opcionais passam a acontecer em maior numero, convidando as pessoas a sentar, jogar, comer, etc. Quando o espaço urbano tem qualidade seduz as pessoas à sua utilização e propicia as mais diferentes actividades humanas complementares e distintas.

As actividades sociais estão dependentes da interacção de outras pessoas no espaço publico. Nesta categoria estão abrangidas as actividades lúdicas como conversar, jogar ou até mesmo ter uma atitude mais passiva, ou seja, apenas visualizar, contemplar os outros utilizadores do espaço. O carácter desta actividade varia consoante o local onde se desenvolve, dependendo do contexto em que se realiza. Nas zonas mais centrais das cidades, as actividades sociais têm tendência a ser cada vez mais passivas, devido à existência de um grande numero de pessoas desconhecidas, em contrapartida, nas zonas residenciais, o numero de pessoas é mais limitado e é propicio que tenham interesses e origens em comum, podendo, nestes casos as actividades sociais podem ser muito completas.

Desta forma, a actividade social acontece quando duas pessoas estão juntas no mesmo

espaço. Assim, torna-se uma evidência que o arquitecto e o Urbanista podem promover e influenciar a possibilidade de as pessoas se encontrarem e relacionarem.

**3 – Conforto e Segurança** – Estes são dois conceitos fundamentais no que respeita á análise e projecção do espaço público e encontram-se inteiramente relacionados, na medida em que segurança acarreta conforto, ou seja, um espaço, no qual nos sintamos seguros, convida á sua usabilidade porque nos proporciona a sensação de bem-estar e vice-versa, um espaço que não represente conforto vai afastar os seus utilizadores por transportar consigo a noção de insegurança. *“Os peões são os “glóbulos vermelhos” da cidade, caso deixem de percorrer e irrigar uma rua ela entra em dificuldades, degradando-se, tornando-se insegura, gangrenando finalmente morrendo.”* (Alves. J. in Gil. B., 2009. p:31)

O conforto implica satisfação, eficácia e adequação que, por sua vez, *“está relacionada com o modo como o seu padrão espacial e temporal corresponde ao comportamento habitual dos seus habitantes”* (Lynch, K., 2007. p:145). O objectivo é fazer com que as pessoas consigam facilmente realizar as suas acções, sem hesitação, bloqueios, embaraço, desconforto e sem se depararem com obstáculos. Pretende-se que o espaço público tenha a função e a forma adequadas uma a outra.

Segundo Indovina (2001), a insegurança urbana não é um dado objectivo, é um sentimento construído socialmente, mesmo que as manifestações de violência fossem reduzidas, a sensação de insegurança, nas pessoas, ia sempre aumentar *“(...) a procura de segurança ou, se se quiser, o medo da insegurança, constituem uma “construção social”, um modo de comportamento político, a projecção no plano colectivo de incertezas sociais individuais.”* (Indovina, 2001. p: 19). A insegurança urbana está inteiramente ligada com os actos intolerantes por parte dos grupos potencialmente perigosos, e ainda com aspectos da vida social que não apresentam qualquer tipo de perigo, como a pobreza, o barulho, entre outros. Indovina menciona vários tipos de conflitos que estão na origem da insegurança urbana, conflitos respeitantes ao controle de determinados recursos, conflitos relativos ao sistema de valores e de crenças, conflitos consequentes das relações entre as partes e conflitos relativos á sobrevivência. O importante é ter em conta que a instabilidade social, de incertezas respeitantes ao futuro e as necessidades insatisfeitas individuais são o principal elemento gerador de conflitos, sendo a cidade o palco

mais propício à sua geração. Os conflitos geram insegurança que, por sua vez, activam exigências políticas de segurança direccionadas aos delinquentes. No entanto estas estratégias de segurança, por vezes, não são as mais eficazes a nível urbano. As recentes zonas residenciais encerradas por grandes cinturas de segurança, como muros e portões, têm consequência de segregação social, sendo uma solução apenas para parte da sociedade. Esta medida contribui para a destruição do espaço público e das características da própria cidade, onde o cidadão circula livremente e se relaciona com os outros, ao invés da divisão da cidade em espaços enclausurados, apesar de seguros.

Para desenharmos espaços público urbanos humanizados a segurança e o conforto são dois elementos essenciais, as pessoas têm que se sentir bem para darem uso a esse mesmo espaço. Uma cidade cuidada e tratada atrai um maior número de utilizadores. É neste contexto que a manutenção urbana pode e deve ser usada como um elemento de combate à insegurança urbana, valorizando-se o espaço e consequentemente tornando-se mais apelativo, através da sua recuperação.

Pedro Brandão (2002) enumera vários factores técnicos que tornam o espaço mais seguro e confortável, devem ter em conta a acessibilidade, manutenção, iluminação, mobiliário urbano e equipamentos certificados. O conforto dos mesmos está dependente das condições atmosféricas, da qualidade acústica e visual, qualidade do ar, qualidade ergonómica do espaço e equipamentos, segurança, grau de conservação e limpeza, da utilização de vegetação como elemento filtrante do calor e poluição, a utilização da água, e os materiais de construção.

Para uma melhor compreensão será explicado cada um destes elementos:

**Manutenção** - A manutenção dos espaços públicos é um factor determinante para lhes garantir actualidade, qualidade e limpeza, um espaço degradado, sujo que não corresponda às exigências actuais de uso e funcionalidade, afasta as pessoas porque não lhes transmite a sensação de segurança nem conforto. Desta forma, a manutenção não deve acarretar custos inportáveis visto que é crucial para oferecer um bom estado de conservação e higienização ao espaço.

**Iluminação** - A luz é um elemento primordial para as pessoas se sentirem seguras, pois um espaço escuro desperta automaticamente sensações como o medo e a insegurança. A iluminação possibilita-nos observar todas as acções que se desenvolvem num dado espaço, garantindo a segurança operativa do espaço, ou seja, permitir que eu veja e seja visto e possibilite a visualização dos trajectos e obstáculos para que o espaço possa ser usado, bem como, a segurança contra o vandalismo e o crime que ocorre quando a iluminação é bem distribuída e não existem lugares com uma luz fraca e sem intensidade. Este pode ser, também, um factor atractivo de reconstrução social quando bem utilizado, como é o caso bairro de Katendrecht, em Rotterdam. A intervenção, do escritório Daglicht and Vorm, foi resultado de um concurso (IALD Awards 2012) que pretendia realçar a importância da luz e sua relação com o espaço público (ver Fig. 04).

Fig. 04 – Projecto de iluminação para o espaço público



Fonte: BROKEN LIGHTS - Projeto do Escritório Daglicht and Vorm, 2012

**Mobiliário Urbano e Equipamentos** - O mobiliário urbano e os equipamentos devem ser adaptado às necessidades do local, da comunidade e à intensidade de utilização futura. Deve ainda valorizar aspectos ergonómicos e ter em conta a sua durabilidade de acordo com a relação qualidade/preço.

**Condições Atmosféricas** - Para garantir optimização de utilização, mais confortável e segura, a projecção de espaços públicos de ter em linha de conta as condições climáticas locais, a orientação solar, a temperatura média, os ventos dominantes, a humidade e a precipitação, para garantir uma optimização de utilização. Pretende-se que os espaços públicos sejam usados durante todo o ano por todo o tipo de utilizadores.

**Qualidade Acústica** - Existem várias estratégias que permitem combater a poluição sonora, entre as quais, a própria orientação implantação do espaço público, a vegetação, que é um bom filtro de ruído, a escolha dos materiais de acordo com o seu comportamento acústico, o uso de muros ou taludes enquanto barreiras sonoras, e ainda a modelação do terreno, para que o espaço público fique sobrelevado relativamente à via.

**Qualidade Visual** – A qualidade visual está dependente do tipo de iluminação natural ou artificial, da sua intensidade, brilho e contraste adequados ao espaço público. É igualmente importante, ter em conta as tonalidades escolhidas dos materiais a aplicar no espaço, que devem estar em harmonia e serem agradáveis para quem os visualiza.

**Vegetação** – A vegetação quando bem colocada no projecto de um espaço público, pode trazer inúmeras vantagens para a qualidade do espaço. Pode, fazer sombreamento, integrar edifícios, equipamentos e infra-estruturas na paisagem; contribui para a melhoria da qualidade do ar na medida em que filtra a poluição e o calor, aumentar a humidade, protegendo do vento, pó e ruído; pode ser aplicada como barreira visual, quando se trata de vegetação mais densa ou delimitar espaços; pode ainda ser usada para evidenciar uma direcção ou reforçar vistas

panorâmicas, servindo para realçar, esteticamente, espaços urbanos. O tipo de vegetação a ser escolhida deve ter em conta alguns factores, o porte e efeito formal, o tipo de folhagem, frutos, floração e sistema radicular das espécies arbustivas e arbóreas. A título de exemplo, as árvores de folha caduca possibilitam o sombreamento, a filtração do calor e da poluição no verão e a passagem dos raios solares no inverno.

**Água** – A presença da água, utilizada de diferentes formas, é sempre um motivo de atracção, sendo um elemento que transmite paz e valoriza o espaço. No entanto, os projectos de espaço público devem reduzir ao mínimo os consumos de água, sempre que possível, deve-se reciclar.

**Materiais de Construção** - As características físicas como a textura, a permeabilidade/condutibilidade térmica e a cor, têm o seu contributo para a segurança e conforto do espaço público. Os materiais devem ser adequados à função que vão desempenhar, tendo em conta a previsibilidade de utilização a que irão ser submetidos.

**4 – Sociabilidade** – O espaço público urbano pode ser entendido como palco das relações sociais, enquanto lugar de encontros entre, familiares, amigos, ou mesmo desconhecidos que por exemplo, se reúnem para se manifestarem por diversas razões, ou pode ainda ser um mero lugar de passagem. Estes, são locais de convívio que em muitas situações manifestam distintos estilos de vida, de acordo com o estatuto social e faixas etárias. Deste modo, tornam-se em espaços estratificados com uma identidade própria, o que nos leva a uma apropriação do espaço por determinados grupos sociais com características específicas. Usualmente os espaços frequentados por jovens, não são apelativos para os idosos e vice-versa, bem como os que são usados por grupos de risco não convidam à utilização por parte da restante população.

Actualmente debate-se o declínio do espaço público, enquanto espaço de sociabilidade, cada vez se reforça mais a ideia do individualismo numa sociedade que privilegia os espaços semipúblicos, como os centros comerciais, que oferecem condições mais apelativas para a maioria da população.

A insegurança é um factor que contribui determinantemente para o despovoamento dos



espaços públicos urbanos, neste sentido é necessário tomar medidas para devolver os locais às pessoas.

Portanto, pretende-se reunir condições que fomentem a utilização do espaço enquanto lugar onde as pessoas interagem, ou seja, que hajam encontros casuais ou marcados entre pessoas, que haja a possibilidade de se desenvolverem diferentes vivências sociais em ocasiões como, festas, feiras, jogos, bares, entre outros. O orgulho, a identidade, a apropriação, a história, a afinidade e a interactividade, são factores que contribuem para a utilização do espaço. E para que consiga atingir o maior número de pessoas, independentemente do estrato social, faixa etária ou cultura, é necessário que se adapte aos distintos interesses da população, oferecendo diferentes actividades, bem como conforto, segurança e acessos adequados.

As relações estabelecidas entre indivíduos, são essenciais para a qualidade de vida da sociedade.

*“Os seres humanos são animais sociais e o contacto frequente, pelo menos entre membros de um grupo social primário, é fundamental para o seu bem-estar” (Lynch, K. 2007. p:180)*

### 3.3 PARQUE AQUILINO RIBEIRO – Caso de Estudo

O presente caso de estudo debruça-se sobre o estudo do Parque Aquilino Ribeiro e a recente intervenção a que foi submetido, pretendendo-se uma melhor compreensão dos factores que permitem tornar o espaço público urbano humanizado, fazendo o contraponto entre antes e pós reabilitação deste parque que está situado em pleno coração da cidade de Viseu.

Assente na fundamentação teórica relativa à humanização do espaço público, desenvolvida anteriormente, pretende-se perceber de que modo o desenho urbano influencia a forma e a frequência de utilização do espaço público.

A escolha do presente caso de estudo, tem por base, o facto de ser um dos principais espaços públicos de Viseu, de beleza unanimemente reconhecida, que necessitou de uma revitalização profunda porque era um espaço fechado, desqualificado, sem usos atractivos e no qual as pessoas se sentiam inseguras. Houve a intenção de apreender em que sentido o parque não correspondia com as necessidades dos usuários para vir a sofrer uma requalificação, e que medidas foram tomadas para o tornar num lugar mais aprazível e convidativo.

É um dado adquirido o papel preponderante que, actualmente, os Parques urbanos detêm na qualidade de vida das cidades, até porque a extensão que ocupam lhes permite criar espaços com condições e ambientes propícios ao sossego, à pacificidade, sendo um convite à contemplação e a várias actividades de lazer.

Os grandes momentos da história são marcados pelas transformações das cidades que criam novos significados urbanísticos e culturais que contribuem para o enriquecimento do património.

Desde 1357, que se conhece história do Parque Aquilino Ribeiro. Desde então, teve os mais diversos usos, sendo actualmente um espaço que ultrapassa a sua funcionalidade quando comungamos da sua tranquilidade. Estima-se que em 1635 os frades de São Francisco compraram a "Quinta do Maçorim", sendo nesta época que a maior densidade de vegetação surgiu, mandaram plantar na cerca do convento cerca de 600 pés de carvalhos e castanheiros. É no séc. XVIII que surge o elemento arquitectónico fulcral do Parque Aquilino Ribeiro, a Igreja dos Terceiros de São Francisco, datada entre 1746 – 1763, a igreja Barroca possui uma implantação privilegiada no extremo Norte do Parque, impondo-se no alto da sua escadaria direccionada para a Praça do Rossio. Em 1834 o convento deixa de estar instalado neste local,

sendo todo o espaço utilizado para os diversos serviços e funções e um ano mais tarde a câmara pediu a cerca para passeio publico e cemitério. Ainda em funções da câmara, dois anos depois, a alameda e a cerca foram utilizadas para viveiros de arvores, horta botânica e cemitério. É em 1845, que o edifício e a cerca são entregues para o Quartel da Tropa e um século depois o Quartel da Infantaria 14 é demolido devido às intervenções de requalificação urbana na cidade, sendo assim possível abrir uma das vias mais importantes de acesso ao centro da cidade, a Avenida 25 de Abril, que fazia a ligação entre o Rossio e a saída de Coimbra, destacando-se este eixo, ainda hoje, como um dos mais importantes.

O presente caso de estudo teve como primeiro objectivo contextualizar e perceber a definição do conceito parque urbano, bem como, estudar o Parque Aquilino Ribeiro, no contexto em que se encontra, como era estruturado, as actividades que nele se desenvolviam e as problemáticas que levaram á intervenção. Numa fase posterior houve a intenção de perceber de que forma essas lacunas foram colmatadas e se adequam ás necessidades actuais dos seus utilizadores.

### **3.3.1 Definição e Contextualização de Parque Urbano**

O parque urbano surge no final do séc. XVIII na Inglaterra, tendo o seu pleno desenvolvimento no século seguinte, com maior ênfase na reformulação de Haussmann em Paris, e nos Parques americanos.

É no séc. XIX que surgem os parques franceses formais e monumentais, os parques de vizinhança americanos e os jardins contemplativos. É nesta época que emerge a necessidade de criação de espaços amenizadores da densa estrutura urbana, criavam-se espaços de lazer, de contemplação e refugio. Os parques Ingleses do séc. XVIII foram fonte de inspiração para os parques urbanos deste período, que sofreram uma evolução, ao longo dos anos, influenciados tanto por características de localização e culturais como sócio – económicas.

A literatura mais interessante respeitante a esta matéria datada dos séculos XVIII e XIX, foi reeditada nos anos setenta, ganhando maior destaque nos anos oitenta.

A denominação urbanística de zona verde e espaço livre não clarifica a natureza do tipo de espaço que estamos a identificar e o objectivo a que ele corresponde, esta indefinição tem

promovido os inúmeros espaços vazios que preenchem as nossas cidades.

Praças, alamedas, jardins públicos, parques urbanos, entre outros, são elementos urbanísticos estruturantes da cidade e não espaços resultantes. São pensados para pessoas, onde se promovem os valores de relacionamento social com o bem-estar individual, enquanto habitantes e utentes da cidade.

Podemos definir parque urbano como um espaço estruturado e pensado na qualidade de vida das pessoas, bem como, um desafogo urbanístico. Desenvolve-se numa grande área de uma dada zona urbana, apresenta ambientes naturalizados promovendo diversos usos, como por exemplo, de passagem, circuitos de manutenção, parques infantis, piscinas, espaços culturais, entre outros. Os aspectos sócio culturais como as condicionantes locais têm uma influencia determinante no que respeita ao planeamento e gestão de um parque. Conforme variam os projectos paisagísticos de local para local, variam igualmente as funções e usos que lhe estão inerentes, devendo estar reflectido no projecto o modo de vida da população. O parque é uma obra que a população estima, é dos espaços que gostamos de ter e utilizar.

### **3.3.2 Relação do Parque com a cidade**

O Parque Aquilino Ribeiro é caracterizado pelo sua centralidade na cidade de Viseu. no extremo Norte, situa-se a Igreja Barroca de Ordem Terceira de São Francisco. Confronta com a Praça do Rossio e a Câmara Municipal e, no extremo oposto, confina com a Escola Secundaria Alves Martins. O lado Este encontra-se delimitado pela Avenida 25 de Abril, um dos acessos fundamentais de ligação ao centro da cidade. O extremo Oeste é delimitado por edifícios que defrontam com a Rua Miguel Bombarda, o que lhe atribui um carácter de traseiras (ver Fig.05).

É de notar que os extremos do parque delimitados pelas Avenidas Infante D. Henrique e 25 de Abril, possuem um maciço de vegetação que tem a finalidade de criar uma cortina á poluição visual e sonora provocado pelo trânsito local. A envolvente do Parque atribui-lhe o sentido urbano e contribui para definir a sua paisagem.

Embora haja uma vedação de remate urbano (grade de ferro com cerca de 2m), o Parque da Cidade possuiu várias entradas ao longo do seu perímetro que se encontram abertas durante todo

o dia, sendo encerradas durante período da noite, exceptuando-se, a época de verão, cujo horário de utilização se estende até mais tarde.

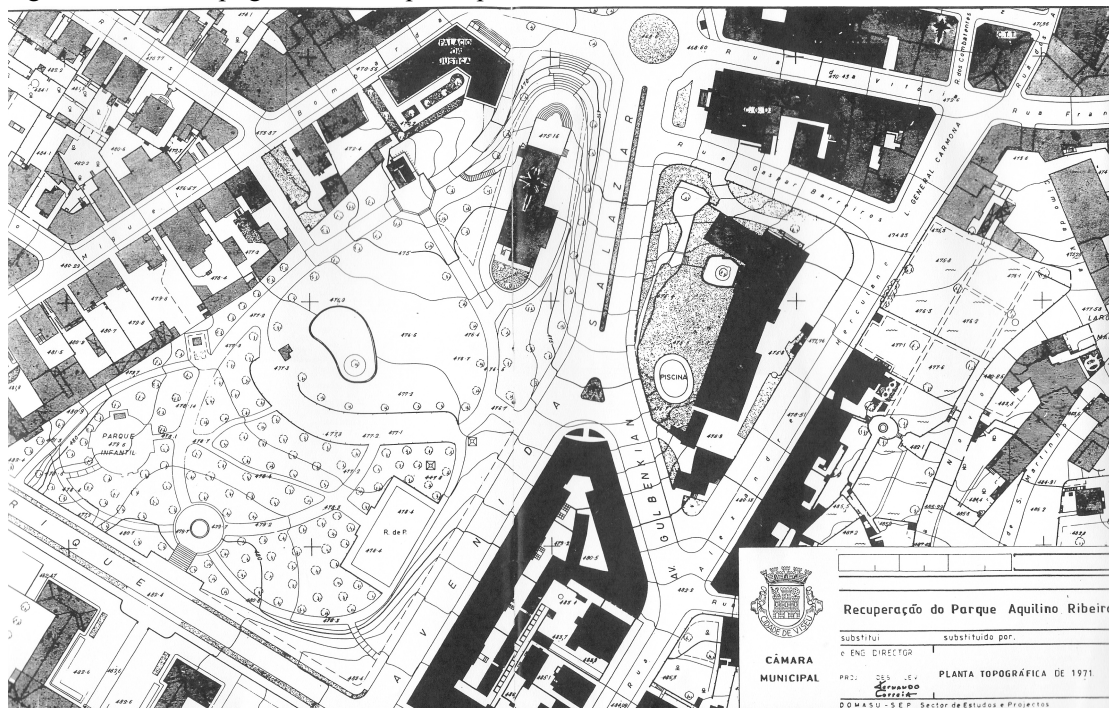
A entrada da Avenida Infante D. Henrique confronta com o Liceu Alves Martins o que torna, naturalmente, uma das mais afluídas. Outra entrada, de igual modo procurada, é a que se encontra mais próxima da Praça do Rossio, sendo utilizada por pessoas que trabalham no centro da cidade e se querem deslocar para o lado oposto.

Sob o ponto de vista urbanístico é desejável criar o máximo de oportunidades de contacto entre as pessoas e a paisagem do parque. Constata-se que uma das relações mais interessantes entre o Parque e a cidade está presente na sua bordadura onde se faz a transição do espaço naturalizado e o tecido urbano, confrontando com diversas realidades contrastadas, que devem ser trabalhadas por forma a enriquecer a relação entre o Parque e a cidade.

O Parque potencia uma centralidade em seu torno da qual se pretende gerar uma qualificada vida urbana, ambicionando-se gerar um intercambio de relações, já que é transmitida a quietude da paisagem naturalista ao meio urbano, tal como a própria e a agitação citadina transmite vida ao Parque.

É espantosa a extensão que os parques urbanos ocupam na cidade, esta componente é essencial para se conseguir integrar um espaço com um ambiente naturalizado no interior da cidade. A dimensão do espaço, e as lonjuras que ele comporta, criam tempos interiores e distancias que dão a possibilidade de fuga do meio agitado urbano para um meio naturalizado mais tranquilo. É de salientar a relação afectiva que a cidade tem com o Parque, as sensações de tranquilidade, serenidade e de paz interior sentidas por todos os que procuram no seu ambiente, paisagens e quietude natural, o equilíbrio e a harmonia, funcionando este como o contraponto da agitação e bulício próprios da cidade.

Fig. 05 – Planta topográfica – Parque Aquilino Ribeiro



Fonte: Câmara Municipal de Viseu

### 3.3.3 O Parque antes da intervenção

A modelação do parque estrutura-se em três zonas que se desenvolvem a cotas diferentes e com usos e configurações distintos, mas representam, na sua globalidade uma unidade de paisagem. Assim, á cota mais alta, desenvolve-se o espaço que confronta com a Escola Secundária Alves Martins. Na entrada existe um lago circular que permite fazer a distribuição dos quatro caminhos estruturantes desta área. Esta zona caracterizava-se pela densidade de vegetação, criavam-se nichos de expressão quase selvagem. Nesta área desenvolviam-se distintos usos, como o parque infantil, a biblioteca e o parque de skate. O relevo apresenta uma ondulação natural onde prevalece a imagem de terreno nu, contrastando com a rede de caminhos em alcatrão que fluem de forma orgânica.

A zona do lago é abraçada pela região descrita anteriormente e pela área da Igreja dos Terceiros, o que a distingue é o manto de relva que envolve o lago e ocupa toda esta superfície,

circundada por caminhos pavimentados com granito e alcatrão, com um carácter estruturante e de perfil largo. A vegetação desenvolvia-se no contorno do lago e do relvado, sendo, pontualmente, colocada em sítios estratégicos, no manto verde, que permitissem oferecer sombra ao extenso relvado. A densidade arbórea e arbustiva, contrastavam com esta clareira de prado.

Por ultimo, a terceira zona corresponde essencialmente á área onde se implanta a Igreja dos Terceiros, que é fortemente marcada pela escadaria monumental que nos leva da Praça do Rossio (cota mais baixa). Esta área é, habitualmente, apenas usada pelas pessoas cujo destino é a igreja que, por esta razão, se tornou num local mais isolado, como se fosse independente do parque.

O desenho do interior segue formas orgânicas e fluidas inspiradas na natureza, procurando o movimento e a diversidade, não existe a preocupação de impor dimensões pré definidas. O caminho serpenteado, exemplo da assimetria, segue uma hierarquização que varia consoante o seu perfil, pois os estruturantes têm sempre um perfil mais largo que os restantes. Todos eles eram ladeados de arbustos que definiam o percurso.

A divisão do espaço não é feita por barreiras físicas, não existe uma compartimentação visível que encerra um espaço e dá lugar a outro, mas sim, por transições que desconstroem a homogeneidade, por referencias orientadoras do espaço onde prevalecem direcções e sentidos, e ainda por transições de cota de um espaço para outro.

No que concerne ao mobiliário urbano, não foi pensado para o local, eram modelos standard que se viam distribuídos por toda a cidade. Estes encontravam-se, essencialmente, ao longo dos caminhos, onde existiam bancos de madeira pintados de verde, bem como caixotes do lixo de plástico e candeeiros, todos eles algo degradados e em mau estado.

### **3.3.4 Razões que levaram á intervenção**

O parque urbano não tem estabilidade nem autonomia, a paisagem encontra-se em constante mutação, sobre o efeito de factores climáticos, o ciclo das estações, ou mesmo o processo regenerativo da vegetação, sendo, deste modo necessário recorrer a ajustamentos para lhe conferir equilíbrio.

O Parque da cidade é reconhecido pela sua beleza, no entanto, houve diversos factores que contribuíram para promover a sua desertificação. As pessoas não se sentiam confortáveis nem

seguras na sua utilização. Desta forma, o Parque foi ficando cada vez mais despovoado e degradado, daí a importância de perceber quais as estratégias que devem ser tomadas para lhe dar a estabilidade que a cidade merece.

A densidade de vegetação foi um dos factores que contribuiu para o abandono do Parque, transformando-o num local fechado em si próprio, de difícil percepção, visto que não se estabeleciam continuidades, era sombrio e criavam-se vários recantos que proporcionavam/incentivavam à utilização por parte de grupos marginais com atitudes socialmente condenáveis. Este era motivo suficiente para as pessoas se sentirem inseguras e não permanecerem no espaço, utilizando-o apenas como lugar de passagem, sendo, mesmo assim contornado/bastante evitado.

Os distintos usos do parque como, a biblioteca, o parque infantil e o skate parque deixaram de ser utilizados devido ao mau estado de conservação e passou a ser um espaço usado, na grande maioria, por estudantes, simplesmente porque se encontra na proximidade da Escola Secundária Alves Martins. No entanto, o objectivo é cativar todo o tipo de utilizadores, recorrendo à maior variedade possível de funções que este nos pode oferecer. A manutenção é um factor importante, como já referido, o bom estado de conservação dos edifícios contribui para a sua utilização e boa imagem do local.

O pavimento dos percursos em alcatrão era desadequado, em oposição gritante com a zona envolvente e, para além de não se encontrar nas melhores condições, existiam vários desníveis que eram resolvidos com a aplicação de degraus. Os obstáculos sucessivos tornavam o espaço inacessível a pessoas com mobilidade reduzida.

A despovoação do parque foi promovida por este conjunto de factores, associados à forte carga de insegurança e falta de conforto.

### **3.3.5 A Requalificação**

O objectivo principal da requalificação do Parque Aquilino Ribeiro é conferir-lhe mais dinamismo, tornando-o num espaço agradável e atractivo para os utentes e habitantes da cidade de Viseu.

O arquitecto Viana Barreto, desenhou á 50 anos o actual Parque da Cidade e teve a difícil



tarafa de o requalificar adaptando-o ás exigências dos novos tempos.

Este é um projecto exigente e rigoroso, baseado no estudo reflectido e aberto á imaginação, onde a expressão da simplicidade vai estar presente para nos transmitir calma e harmonia.

O conceito geral que vai comandar a requalificação do Parque da Cidade passa por fazer um jardim sensorial onde todos podem desfrutar da natureza na sua máxima plenitude.

Desde sempre o jardim foi um espaço de lazer, sinonimo de bem estar, que deambula entre o sonho e a realidade, onde os sentidos ficam mais apurados, vivendo-se os pequenos prazeres com mais intensidade e permitindo-nos experimentar diferentes sensações. Sendo o jardim sensorial aquele que estimula os sentidos e consequentemente, promove a inserção social por meio do contacto sensorial com a natureza, permitindo que pessoas portadores de deficiência bem como, idosos ou crianças, possam, igualmente, fruir todas as sensações capazes de a natureza proporcionar. Grande parte dos jardins e parques urbanos apresentam barreiras que dificultam a circulação, se projectarmos espaços a pensar em pessoas com algum tipo de incapacidade, consequentemente, serão acessíveis a todos. O jardim sensorial manifesta-se através da estimulação dos sentidos do corpo humano, o tacto, a visão, o olfacto, e a audição. Os invisuais, através do tacto, podem sentir diferentes texturas das mais variadas espécies, é o caso das suculentas, um jardim de cactos pode ter infinitas texturas, bem como o contacto com a terra, a lama, e as pedras. A água também é responsável por agradáveis sensações, sendo frequente nos parques urbanos ou jardins o recurso a lagos, fontes e repuxos de água, isto porque o som emitido transmite serenidade, calma e tem um forte efeito terapêutico. Acrescenta-se que as cores vibrantes dos objectos, flores ou folhagens torna as formas mais perceptíveis, sendo que o resultado policromático também varia conforme as estações do ano e oferece cenários deslumbrantes. Os jardins olfactivos, denominados como jardins aromáticos, também são um recurso para estimular as sensações. É possível sentir o aroma das diferentes espécies. Num jardim sensorial procura-se que o espaço seja vivido e usufruído com mais intensidade, onde os elementos naturais têm cores vibrantes, os aromas são mais fortes, as texturas mais marcadas e a sonoridade da natureza está fortemente presente. Não se pretende compor espaços para iludir os sentidos com elementos decorativos ou simulações cénicas, procurando-se que o espaço seja claro e sem ambiguidades.

O Parque Aquilino Ribeiro teve em conta e valorizou os aspectos do jardim sensorial, já que o projecto foi pensado para que todos o pudessem usar, incluindo pessoas com deficiências

ou algum tipo de incapacidade. Neste âmbito propõem a introdução de placas com notas em Braille, nos percursos o pavimento varia consoante a sua hierarquização, sendo os momentos de cruzamento identificados com um pavimento de diferente textura. Aplicaram corrimões de apoio nas zonas mais íngremes, valorizaram a diversidade de vegetação e apostaram na água como uns dos principais elementos.

A zona de vegetação mais densa, onde predominam castanheiros e carvalhos, alguns centenários, foi desbastada de forma ponderada (ver Fig. 07). Deste modo, o parque tornou-se mais aberto para o exterior e o campo de visão ficou favorecido. Foram plantadas, estrategicamente, 42 árvores, 1060 arbustos, 60 sebes e 16.040 m<sup>2</sup> de relva.

Tal como afirmado anteriormente, o excesso de vegetação era uma problemática presente no antigo parque, o que propiciava à formação de recantos, onde algumas pessoas praticassem actos ilegais, como o tráfico e o consumo de estupefacientes.

Fig. 06 – Vegetação aplicada



Fonte: Fotografias Próprias

Fig. 07 – Zona onde retiraram várias árvores



No que respeita á modelação do terreno, não houve qualquer tipo de intervenção. Continua com uma modelação natural apoiada na estrutura geomorfológica do local, prevalece a imagem naturalizada, onde se sente o cheiro a terra e observa o dégradé de castanhos. As requalificações mais profundas corresponde á rede de caminhos. O alcatrão, material usado anteriormente, não se enquadrava no ambiente natural pretendido, sendo, deste modo, substituído e criada uma hierarquização de percursos através do material atribuído. Os caminhos principais foram pavimentados com peças de granito cinza de 50x50cm (ver Fig. 10). Os secundários são agora em

bloco granítico cinza de 5x5cm (ver Fig. 08). Os percursos terciários foram multiplicados, estabelecendo a ligação entre os caminhos estruturantes. A madeira foi o material eleito para os percursos terciários, com o objectivo de se fundir com o terreno nu, onde os visitantes são convidados a abandonar os caminhos e a deambular no espaço aberto que mantém uma expressão naturalista, que é anulada pelos caminhos formais que o delimitam (ver Fig. 09). É de notar que nos cruzamentos aplica-se um material distinto para que os invisuais se apercebam que existe ali uma zona de passagem (ver Fig. 11). Foram construídas pontes, de pequena dimensão, para fazer o atravessamento da nova linha de água, que liga a fonte, da entrada junto à Escola Secundária Alves Martins, ao lago.

Fig. 08 – Percurso Secundário



Fonte: Fotografia própria

Fig. 09 – Percurso Terciário



Fonte: Fotografia própria

Fig. 10 – Percurso Principal



Fonte: Fotografia própria

Fig. 11 – Alteração do pavimento nas zonas de cruzamento



Fonte: Fotografia própria

O mobiliário urbano foi substituído na totalidade, aplicaram-se, mesas de piquenique que se distribuem por toda a zona sul do Parque, que se assumem como um elemento atrativo para o parque ganhar novas dinâmicas sociais, e corrimões em aço inox que se situam nas pontes e zonas onde o relevo é mais acidentado, favorecendo pessoas com mobilidade reduzida.

A água é o elemento que detém mais presença e força no novo projecto. O anterior lago vai dar lugar a um novo espelho de água com cerca do dobro do tamanho (1200 metros quadrados) e em forma de “oito”. Será construído um “regato”, com um trajecto definido com pedras de granito azul que se irá desenvolver desde a fonte, em frente as escadas que fazem o acesso à Escola Secundária Alves Martins, até ao lago.

A funcionalidade do parque é posta á prova no modo como é apropriado e utilizado.

Apesar de terem sido retirados o parque de *skate* e a biblioteca, o Parque da cidade vai permitir aos seus utilizadores usufruírem de novos espaços, pensados para alterar o estigma que existia de que o Parque da Cidade era um espaço sem vivência.

Será construído um restaurante com o telhado em leque de cobertura ajardinada e um bar com esplanada sobre o espelho de água. A área do parque infantil foi consideravelmente aumentada, passou a ter 925 metros quadrados, as diversões neste momento são mais atractivas e a vedação de rede, com cerca de 2m de altura, foi substituída por tábuas de madeira colocadas ao alto com cerca de 50cm que vão variando com uma ondulação suave.

Terá também lugar para um espaço de eventos culturais, na zona do relvado, e mesas de piquenique na zona sul.

A multifuncionalidade vai permitir atingir pessoas com interesses distintos, sendo mais um

factor que contribui para utilização do parque, pelo maior universo de pessoas. Para além dos distintos usos que nos vai oferecer, é fundamental que haja áreas de repouso e contemplação. Sendo o Parque entendido como espaço urbano livre, não se pretende ocupa-lo com elementos que lhe são estranhos para não comprometer a sua identidade.

Todos os elementos apontados, que vieram dar uma nova vida ao parque, resultam enquanto conjunto, o desenho do parque não pode ser dissociado do programa a implementar. Tem-se de ter em consideração diversas preocupações e eventuais conflitos que o espaço público pode gerar.

As medidas tomadas, no Parque Aquilino Ribeiro , sugerem características que devem ser pensadas num projecto de espaço público urbano. Todos os critérios adoptados deveram ser adequados ao local de intervenção, deste modo torna-se imprescindível fazer uma análise do lugar, tendo em conta o contexto ambiental, cultural, social, político e económico, com vista a dar-se uma resposta adequada às necessidades dos utilizadores.

## **METODOLOGIA**

O trabalho apresentado foi desenvolvido no âmbito do concurso internacional de ideias promovido pela *Schindler Award 2012*, destinado a estudantes finalistas de arquitectura. Foi seleccionada uma zona específica da cidade de Berna, com o objectivo de procedermos à requalificação e integração urbana do território, na perspectiva de a tornar numa zona vivenciada por o maior universo de pessoas, proporcionando um espaço agradável e acessível a todos.

A fundamentação teórica presente nos capítulos anteriores, assente numa investigação bibliográfica, procurou um melhor entendimento, numa primeira fase, sobre a acessibilidade, na tentativa de perceber o que se entende por esta temática da actualidade, em que medida o acesso é importante nas cidades e o que se deve fazer para garantir acessibilidade. Este tema conduz-nos aos fluxos urbanos, à movimentação e à integração social, tanto no espaço público como nos edifícios. O acesso deve-se constituir como um direito, na medida em que se devem gerar condições que permitam o acesso igualitário entre todos, combatendo os obstáculos físicos e psicológicos, visto que se constituem como os maiores factores da inacessibilidade. O segundo capítulo faz um enquadramento sobre o espaço público urbano, na tentativa de se perceber de que forma se pode projectar um espaço público direccionado para o peão, que tem lugar de reflexão no terceiro capítulo. Seguidamente, foi escolhido um caso de estudo, que se debruça sobre o Parque Aquilino Ribeiro e tem o propósito de expor uma realidade específica de um espaço que deixou de corresponder às exigências actuais dos utentes. Por esta razão e para o manter vivo houve a necessidade de o regenerar física e socialmente, com o intuito de oferecer um espaço aprazível. O presente caso de estudo foi importante para o desenvolvimento do meu projecto porque, se tornou perceptível que se podem adoptar varias estratégias que permitem devolver estabilidade e equilíbrio a um espaço que possuía uma utilização desadequada. Apesar de não existirem formulas para a boa concepção de espaços públicos, porque cada lugar é único e tem as suas características, deve-se desenhar espaços flexíveis, sustentáveis, coerentes e eficientes, tendo sempre em conta quais as necessidades dos utilizadores. Para tal é fundamental fazer uma análise sobre o local onde se vai intervir, com o objectivo de perceber quais as características do lugar e para quem vamos projectar.

Face aos propósitos apresentados, a presente investigação seguiu uma estratégia metodológica que se julga ser a mais adequada, capaz de ter um entendimento aprofundado sobre



os elementos abordados.

No que respeita ao processo do projecto, procedeu-se a uma investigação e análise da zona a intervir. A pesar de não ter sido possível uma deslocação ao local, devido à indisponibilidade de tempo e aos custos que acarretava, com o intuito de fazer uma investigação mais aprofundada, no sentido de termos um melhor entendimento do local, no que respeita à percepção espacial que só se torna possível quando nos deslocamos ao lugar em questão.

No entanto, reuniram-se todos os esforços para se conseguir produzir o maior numero de informação relevante para o desenvolvimento do trabalho, para além de toda a informação respeitante a uma análise geral da zona, fornecida por parte do concurso, o que promoveu um melhor entendimento do lugar a intervir.

Neste âmbito, a metodologia utilizada para uma melhor investigação passou por, uma pesquisa exploratória apoiada em, artigos, livros e revistas; uma recolha de informação respeitante ao concurso e à cidade em questão; e uma análise à zona de intervenção, tanto à escala da cidade, como à escala do edifício, para uma melhor compreensão do local e consecutivamente consolidação da proposta.

Todas as fases apresentadas são de extrema importância para conseguirmos atingir uma proposta final, a elaboração do projecto foi feito de avanços e recuos e andou sempre a par da investigação teórica, que ajudava à realização da proposta.



**BERNA**



## 4.1 ENQUADRAMENTO

Berna, capital da Suíça, estende-se por uma área de 51,6 km<sup>2</sup> tem aproximadamente 130 000 habitantes, tendo uma densidade populacional de 2465 hab./km<sup>2</sup>, torna-se, deste modo, na quarta maior cidade do país. A língua oficial é o Alemão, apesar do *alemannic* ser o dialecto mais falado ([www.swissworld.org.s.d](http://www.swissworld.org.s.d) a).

Situa-se no extremo Oeste da suíça, envolvida por uma paisagem deslumbrante, cuja área circundante, na maioria, são campos agrícolas e de vegetação densa que se estendem pela linha do rio *Aare*.

Berna foi fundada em 1191 e em 1405, devido a um incêndio teve de ser reconstruída na totalidade, reconstrução essa que permanece até aos dias de hoje. No seu conjunto, é visível que a cidade foi pensada e planeada anteriormente à sua edificação. Graças ao seu património medieval urbano, situado no centro histórico, integra o Património Cultural Mundial da UNESCO.

Berna está, também, referenciada como umas das cidades com melhor qualidade de vida, possuindo um sector publico muito forte, existe educação pública, privada, profissional e universitária, inclusive apresenta um grande desenvolvimento na medicina com a Universidade de Berna. O centro histórico é um ex-libris, conhecido por ser uma zona com uma grande actividade e vivência; inclui algumas instituições culturais atractivas, bem como, restaurantes, comércio, eventos. Encontra-se relativamente próximo dos Alpes, constitui outro dos pontos estes pontos de interesse que atrai turistas para a cidade, contribuindo fortemente para a economia local.

A paisagem da cidade é fortemente marcada pelo vale do Rio Aare, que se constitui como um elemento importante topográfico. Apesar das suas encostas íngremes, com 30 metros de profundidade, são várias as actividades que nelas se desenvolvem, como exemplo, caminhadas, andar de bicicleta, realização de churrascos, sendo o próprio rio também muito usado no verão por banhistas, para além de existirem parques adjacentes ao rio.

No entanto as margens não estão preparadas para receber pessoas com mobilidade reduzida, apenas em alguns trechos existem condições para que todos possam usufruir de um dos elementos de maior beleza e encanto da cidade (Schindler, 2012i).

As características do Rio Aare fizeram deste um óptimo local para as pessoas ocuparem e aqui se fixarem, justificado pelas questões de defesa. Apenas em 1191 foi construído o castelo fortificado Nydegg, implantado na zona Este da cidade no ponto mais baixo, porque este era o único local onde era possível fazer o controlo da única entrada existente ao longo do Rio.

A cidade foi crescendo e na zona Sul foram-se implantando moinhos de água, funcionava como um pequeno porto que assistia as trocas comerciais, ficando esta zona do bairro *Matte* vista como um local de condições desfavoráveis, o que levou a classe mais alta a instalar-se na zona superior da península. Em 1622 a península já estava, praticamente, ocupada.

A linha de defesa foi construída em 1345, *Grosse Schanze* teve ainda de ser reforçada duas vezes nos séculos XV e XVI, com necessidade de uma defesa mais forte. Com o passar dos anos a estrutura fortificada foi perdendo a sua função, e acabou praticamente por desaparecer, sobrando apenas duas torres, as fundações de uma terceira e um pequeno troço de muralha, que permanece até aos dias de hoje, juntamente com uma torre na área de intervenção.

Até 1857 a cidade possuía apenas uma entrada, localizada a Este, que fazia a ligação à zona rural circundante. A forte expansão da cidade levou à necessidade, no final do séc. XIX, da criação de um maior número de infra-estruturas viárias. Foram construídas três pontes rodoviárias e uma ferroviária, o que levou à ligação da península com as suas margens, a cidade expandiu-se a cidade, desta forma, para as margens Norte e Sul do Rio Aare, sendo possível aceder à cidade a partir de todas as direcções. A partir deste momento a cidade sofreu uma expansão exponencial. (Schindler, 2012h).

Berna foi alvo de uma nova planificação urbanística após a 2ª Grande Guerra, que promoveu o uso dos transportes colectivos ao invés do uso do automóvel particular. Incidiu na articulação de zonas em expansão (de actividades e habitação) com a criação de transportes públicos, os estacionamento foram regulamentados e as zonas comerciais situadas na periferia não foram muito desenvolvidas. Deste modo, a cidade prevalece e fomentou a utilização dos transportes colectivos

Um estudo realizado por Vicent Kaufmann, referente à “mobilidade, quotidiano e dinâmicas urbanas”, na cidade de Berna, conclui que as deslocações habitação/emprego em transporte público representam um total de 36%. Os utilizadores inquiridos no estudo (todos eles dispoindo de automóvel privado e residindo em locais com bons transportes públicos) foram

divididos em quatro grupos, de acordo com a sua atitude: *automobilistas exclusivos; automobilistas constrangidos; sensíveis à oferta; ecologistas cívicos*. Verifica-se que as ultimas duas classe abrangem 54% (40%+14%) (CARVALHO, 2003).

Kaufmann acrescenta “*Em Berna, a análise dos hábitos modais permite constatar que os automobilistas exclusivos são pouco numerosos. Tal facto demonstra a importância do urbanismo como factor influenciador das lógicas modais (...) Estes resultados sugerem a conclusão de que as realizações técnico-científicas são vectores de alteração social*” (Kaufmann, V., 2000, in Carvalho, J., 2003) Ou seja, este estudo permite pensar que as atitudes modais decorrem das práticas, e que estas decorrem da organização da cidade, por sua vez dependente da respectiva acção publica de ordenamento.

## **Datas Históricas Relevantes**

1191 - Berna é fundada pelo Duque Berchtold V, de Zähringen.

1200 - 1344. Época da expansão da cidade na zona do meandro.

1218 - Torna-se uma cidade livre de império pelo Sacro Imperador Frederico II.

1353 - Torna-se o 8º Cantão da Confederação Suíça, tornando-se um dos mais importantes.

1405 - Houve um grande incêndio na cidade o que obrigou á sua reconstrução.

1648 - Torna-se independente da cidade republica. Domina os seus arredores.

1789 - França conquista a cidade de Berna, terminando com a monarquia, e instalando uma nova ordem política. A cidade-estado independente anterior torna-se num cantão Suíço.

1848 - Torna-se capital da Federação Suíça.

Século XIX. A cidade expande para fora dos limites da península, sendo construídas várias pontes para o efeito.

1983 - Devido ao aglomerado urbano, fortemente marcado pelo seu património medieval, a cidade de Bern entra para a lista do Património Cultural Mundial da UNESCO. (Schindler, 2012h)



## 4.2 CONTEXTO GEOGRÁFICO

Fig. 12 – Localização da Suíça no mapa da Europa



Fonte: Localização da Suíça – mapa Europa (s.d.)

A Confederação da Suíça, localiza-se na Europa Central, tem uma superfície de 41,285km<sup>2</sup> e uma população de 7,318,000 habitantes. Sem costa marítima, encontra-se rodeada por vários países, a Norte a Alemanha, a Sul a Itália, a Leste pela Áustria e Liechtenstein, e a Oeste pela França ([www.swissworld.org](http://www.swissworld.org) s.d. a).

É composta por 26 cantões, onde a língua vai variando entre o Alemão, Francês, Italiano e o Romanche. A capital é Berna, no entanto Zurique é a que tem uma maior densidade populacional e juntamente com Genebra são consideradas, mundialmente, as cidades com melhor qualidade de vida.

A topografia é muito acidentada, integrando as zonas montanhosas que ocupam dois terços do país, e divide o território em três partes, sendo o Jura, o Planalto Suíço e os Alpes.

### 4.3 ÁREA DE INTERVENÇÃO

Fig. 13 – Planta de localização de Berna com sinalização da área de intervenção



Fonte: Google maps, 2012.

A área de intervenção delimitada pelo Prémio Schindler 2012, situa-se a Noroeste da cidade antiga. No passado esta área havia sido ocupada por fortificações e era um terreno de treino militar. Como já supra referido, hoje, ainda permanece um pequeno troço de muralha na área.

Estão presentes na área as seguintes funções:

- *Eilgut* era um espaço onde os comboios abasteciam mercadorias, actualmente perdeu essa função e é o lugar onde ficam estacionados e fazem a sua lavagem;
- o *Reitschule* que em tempos foi uma escola de equitação e presentemente é usado como um centro autónomo de cultura alternativa;
- a estação férrea e a ponte rodoviária que contribuíram para a evolução urbana de Berna visto que constituem dois dos principais eixos de tráfego da cidade;
- *Schützenmatt*, considerado como espaço baldio que contrasta com o centro histórico que lhe é adjacente, tem vindo a ter diversas funções de natureza dúbia, entre as quais, parque de estacionamento e estação de autocarros, lugar de feiras, incluindo deu lugar a confrontos entre policias e militantes;
- O *Drogenanlaufstelle* que é um edificio direccionado para os consumidores de droga, próximo de *Schützenmatt*;

O perímetro da área de intervenção abrange ainda, a encosta de *Alpenegg* e a envolvente ao

rio Aare. As margens do rio Aare são preenchidas por um maciço arbóreo denso e apresentam uma topografia muito acidentada, com uma diferença de cota para o nível superior de cerca de 35m. Possuem ainda, alguns percursos pedonais, uma antiga torre, muralhas medievais e as duas pontes, automóvel e ferroviária, que fazem o atravessamento de uma margem para a outra e cunharam esta paisagem com um grande impacto (Schindler, 2012i).

O local de intervenção é caracterizado por ser um espaço vazio, sobrando, constitui-se apenas com um local de passagem, tanto pedonal como automóvel, fortemente marcado pela rede viária de perfil sobredimensionado e a via-férrea. Estes elementos contribuíram para a divisão deste espaço e a restante cidade. Actualmente o espaço é ponto de encontro de grupos de risco.

A área de intervenção está bem vincada na mancha urbana, apresenta-se como um vazio urbano muito relevante, não estando, de forma alguma, relacionada com as preexistências, devido à grande poluição sonora provocada, principalmente pelos meios de transporte, somando-se o parque de estacionamento de grandes dimensões, os sinais eléctricos e o tipo de materiais usados.

Os acessos pedonais são também bastante deficientes, principalmente para pessoas cuja mobilidade é reduzida.



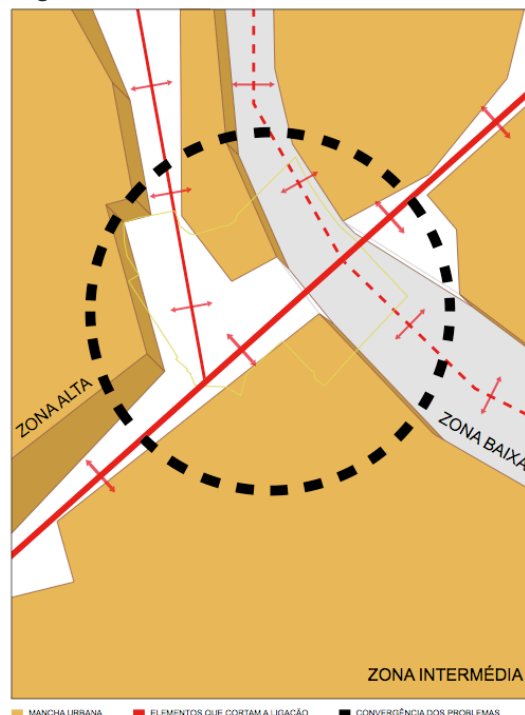
**ANÁLISE URBANA**

## 5.1 MANCHA URBANA

Fig. 14 - Mancha urbana



Fig. 15 – Análise da mancha urbana



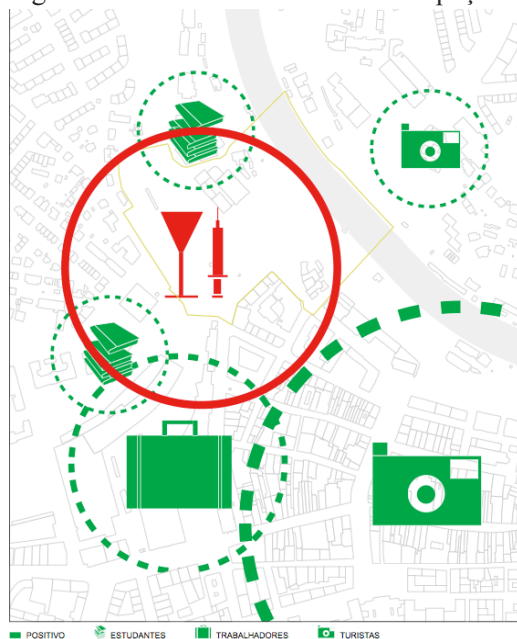
Fonte: Elaboração por Miguel Gouveia, Daniela Meneses, Márcio Cancela, Marzena Goldyn e Lucas Diz.

A mancha do edificado apresenta-se mais compacta no centro histórico e mais dispersa nos bairros mais recentes, sendo os vazios de maior expressão as áreas verdes e as redes viárias principais (ver Fig. 14).

A zona de intervenção é fortemente marcada por um vazio, que corresponde ao rio Aare, à infra-estrutura viária de perfil largo e ao parque de estacionamento. Constatase que a rede viária dificulta a ligação das manchas urbanas e divide a zona de intervenção.

## 5.2 PERFIS DE UTILIZADORES DO ESPAÇO

Fig. 16 – Perfis de utilizadores do espaço



Fonte: Elaboração por Miguel Gouveia, Daniela Meneses, Márcio Cancela, Marzena Goldyn e Lucas Diz.

São vários os perfis dos utilizadores do espaço, desde turistas que frequentam mais o centro histórico e o jardim botânico, aos os estudantes que permanecem junto aos estabelecimentos de ensino, aos trabalhadores estão mais próximos da zona de serviços e comércio, junto ao centro histórico, e os grupos de risco (alcoólicos, toxicodependentes e sem abrigo) que se localizam essencialmente na área de intervenção. É perceptível que cada grupo de utilizadores se restringe ao seu local, sem que se verifique uma proficiente interação.

## 5.3 MOBILIDADE, CIRCULAÇÃO E FLUXOS

As vias apresentam-se como suporte ou canal da mobilidade, constituem-se como corredores onde nos podemos deslocar. No entanto têm de ser bem estudadas para não se promover o conflito entre o peão, o automóvel e as bicicletas.

Critica-se o impacto que o automóvel tem no padrão de deslocação contemporâneo, na

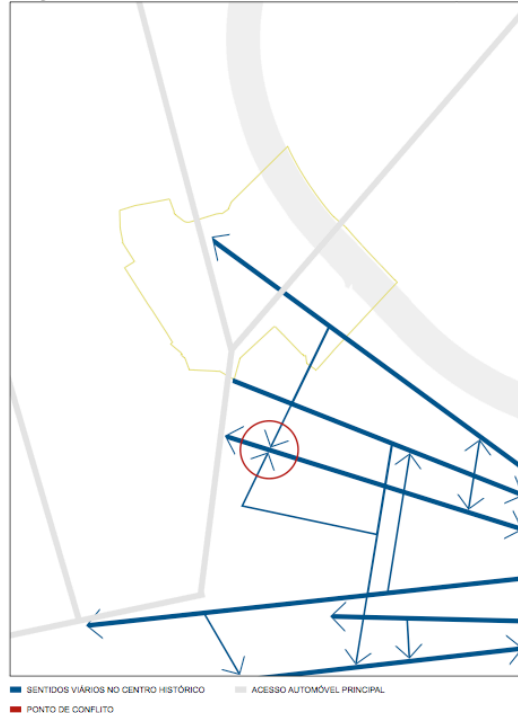
evolução e funcionamento das próprias cidades, assim como a enorme importância que adquiriu, no quotidiano de todas as pessoas.

### 5.3.1 VIAS AUTOMÓVEIS

Fig. 17 – Vias automóveis



Fig. 18 – Vias de acesso local



Fonte: Elaboração por Miguel Gouveia, Daniela Meneses, Márcio Cancela, Marzena Goldyn e Lucas Diz.

As vias de acesso principal, como a *Bollwerk*, que confronta com o jardim Botânico na outra margem do rio prolongando-se até Neustadt, e *Neubrückestrasse* que se desenvolve desde Alpenegg até ao centro histórico, têm um perfil mais largo, com duas faixas de rodagem nos dois sentidos. Estas fazem a conexão entre a zona Norte e Nordeste sem penetrar na zona do centro histórico, no entanto, são dois eixos que atravessam a área de intervenção e constituem uma barreira física de difícil atravessamento para os peões que se deslocam nesta zona. São vias de tráfego automóvel mais intenso, pois são fundamentais para fazer a ligação ao exterior de Berna. *Schützenmattstrasse*, de igual modo, apesar de ser um troço mais curto, também é uma via essencial de ligação ao exterior da cidade, apenas de um sentido e com duas faixas de rodagem

constitui-se como um obstáculo, na área de intervenção, da ligação da zona junto ao *Reitshulle* ao Rio Aare.

As vias do centro histórico , na sua generalidade, são de sentido único e possuem duas faixas de rodagem, estas vias têm circulação pedonal e algumas com ciclovias, sendo que estes três modos de deslocação, por vezes, entram em conflito. Existe uma maior facilidade de deslocação paralelamente ao rio, sendo a relação da área de intervenção e o centro histórico favorecida, no entanto, a relação do centro histórico e o rio sai prejudicada, porque a circulação nesse sentido não é tão clara.

A zona é fortemente marcada pelas três manchas de parques de estacionamento, um subterrâneo, junto à estação ferroviária, e os restantes na área de intervenção a céu aberto.

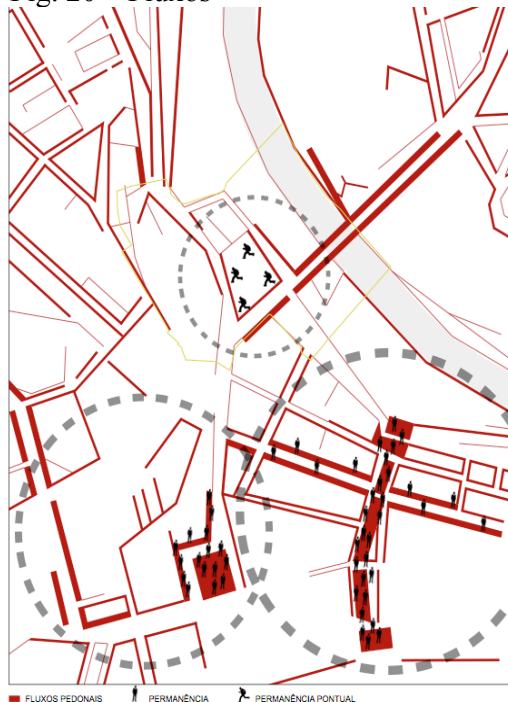
Outro factor com uma estrutura importante é a ponte ferroviária, que se assume como um dos principais acessos à cidade. Os acessos ferroviários convergem para a estação ferroviária, onde também existe a central rodoviária, constituindo-se este local como uma zona importante de partidas e chegadas à cidade. Este é um ponto frágil e de conflito, devido à confluência de vias automóveis, bem como, a movimentação causada pela central rodoviária e estação ferroviária.

### 5.3.2 PASSEIOS E FLUXOS

Fig. 19 – Passeios



Fig. 20 – Fluxos



Fonte: Elaboração por Miguel Gouveia, Daniela Meneses, Márcio Cancela, Marzena Goldyn e Lucas Diz.

A análise de passeios tem particular interesse, visto que a mobilidade pedonal está inteiramente relacionada à qualidade do ambiente urbano. Sendo o transporte mais indispensável numa cidade, o simples acto de andar, assevera-se importante que esta deslocação seja feita em segurança e conforto. As deslocações pedonais proporcionam-nos outro tipo de vivências e experiências que os transportes motorizados não são capazes, como ver as montras, parar para conversar com outra pessoa, contemplar a paisagem, entre outras. Estes aspectos contribuem em grande parte para a qualidade de uma área urbana.

Em Berna os passeios encontram-se bem distribuídos, no entanto não estão nas melhores condições para poder servir pessoas de mobilidade condicionada e outras deficiências, isto porque, têm dimensões reduzidas, apresentam desníveis e o pavimento também não é o mais indicado.

Ao longo dos anos, as vias têm vindo a ser desenhadas privilegiando o automóvel,

remetendo-se os peões e ciclistas para segundo ou terceiro planos.

No centro histórico, o peão desloca-se, essencialmente, em arcadas que desaguam em praças. A zona de intervenção não favorece a deslocação pedonal, pois os passeios não se apresentam bem organizados, sendo, por vezes, interrompidos.

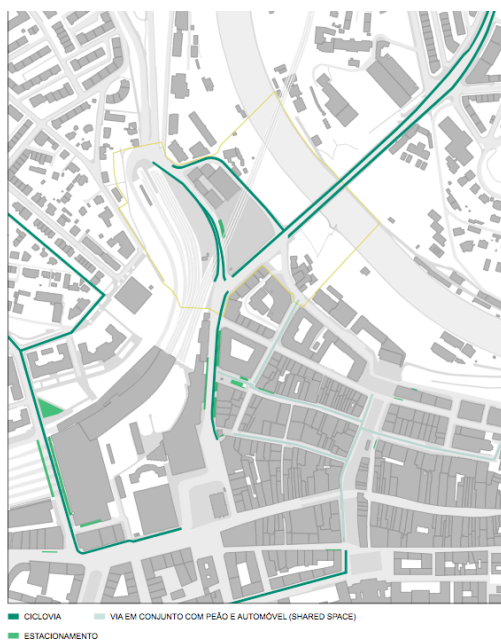
Relativamente aos fluxos é de notar que as zonas de maior interesse, as mais apelativas e funcionais, como o centro histórico e zonas associadas a serviços, são as que têm um maior fluxo de pessoas, sendo também as zonas que denotam maior conservação. Já os menos utilizados são os mais degradados e que se encontram em zonas pouco atractivas para o público.

Podemos dizer que existem três grupos de fluxos: dois de permanência que correspondem à zona do centro histórico e ao espaço frontal à zona de transportes públicos; o terceiro grupo está associado à zona de intervenção com um carácter de passagem, este é um espaço descaracterizado onde convergem duas vias de fluxo intenso, as pessoas apenas se dirigem a este espaço para estacionar o automóvel.

A rede viária tem um papel preponderante no que respeita ao fluxo, como elementos de ligação promovem a utilização de determinados espaços se forem funcionais e atractivas.

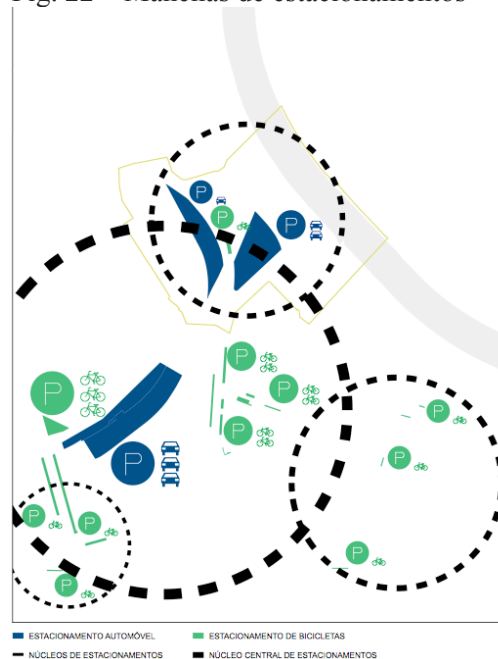
### 5.3.3 CICLOVIAS

Fig. 21 – Ciclovias



Fonte: Elaboração por Miguel Gouveia, Daniela Meneses, Márcio Cancela, Marzena Goldyn e Lucas Diz.

Fig. 22 – Manchas de estacionamento



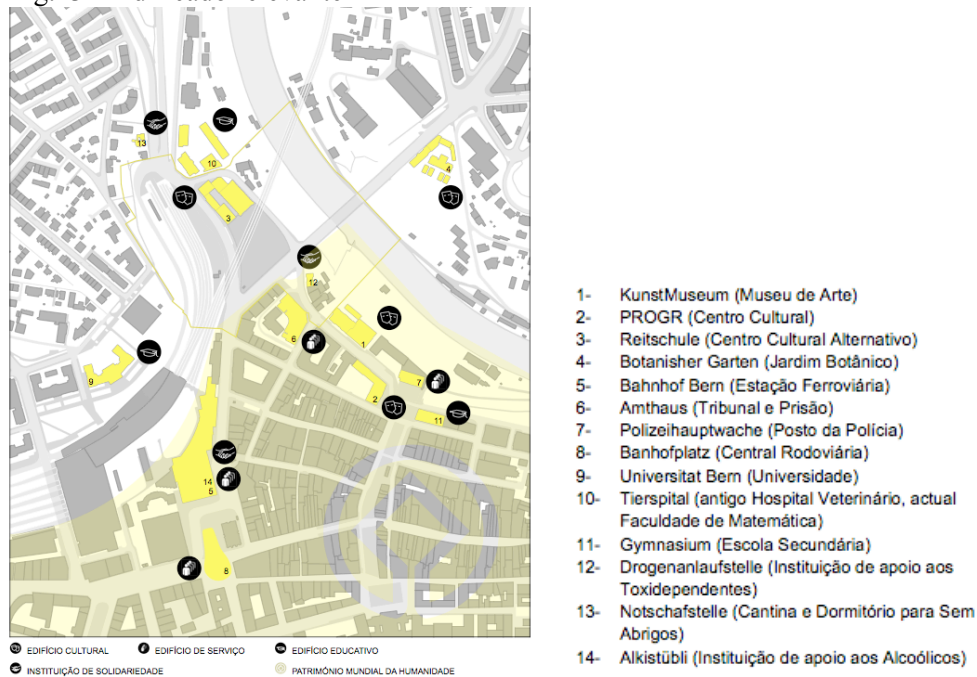
As ciclovias têm uma presença significativa na cidade de Berna e, principalmente, na zona de intervenção, é possível deslocarmo-nos no centro histórico bem como nos acessos do “exterior” para o “interior” da cidade e vice versa, estando estas delimitadas no eixo rodoviário. Este é um aspecto positivo para a cidade que promove o uso das ciclovias, em detrimento do uso do automóvel, no entanto, a ciclovia apresenta vários cortes e em diversas situações não existe nos dois sentidos; este percurso marcado pela descontinuidade, tendo como consequência diversas situações de conflito onde o ciclista tem de circular a par com o automobilista e por vezes no centro histórico a circulação é feita em conjunto com o peão.

Existem vários pontos destinados ao estacionamento de bicicletas, sendo de notar que as grandes manchas de estacionamento no centro histórico são destinadas á bicicleta, sendo a zona de intervenção uma zona importante para fazer o estacionamento automóvel. Esta medida contribui para que a mobilidade pedonal a par da bicicleta sejam os principais elementos de deslocação na zona antiga.



## 5.4 EDIFICADO RELEVANTE

Fig.23 – Edificado relevante



Fonte: Elaboração por Miguel Gouveia, Daniela Meneses, Márcio Cancela, Marzena Goldyn e Lucas Diz.

A zona de intervenção está circundada por vários edifícios de interesse, particularmente a zona do centro histórico que foi considerada Património Mundial da Humanidade pela UNESCO. No entanto não existe uma relação entre os mesmos devido à morfologia do terreno e às infra-estruturas viárias, como é o caso dos edifícios culturais, o relacionamento das universidades é cortado igualmente pela topografia e pelo estacionamento/armazém ferroviário, bem como, pelo perfil dos utilizadores da área de intervenção.

## 5.5 VEGETAÇÃO

Fig. 24 – Manchas Verdes



Fonte: Elaboração por Ângela Henriques, Malgorzata Szymanska, Mariana Costa e Raul Lopes.

No que respeita às manchas verdes, podemos dizer que a mancha mais significativa é a que se situa junto às margens do rio *Aare*, de carácter público, não foram projectadas, apresentando uma expressão quase selvagem, tornando esta zona muito sombria. No centro histórico, as manchas verdes não são tão expressivas, sendo a grande maioria planeadas para o local, independentemente de serem públicas ou privadas, apresentam-se de uma forma mais controlada e com menor densidade.

A zona agrícola, situada na periferia, é uma área formada por uma mancha reticulada (diferentes cultivos). Esta mancha faz a distinção da área urbana da zona rural.

## 5.6 CÉRCEAS

Fig. 25 – Cérceas



Fonte: Elaboração própria em cooperação com Rafaela Lourenço e Liliana Rodrigues.

A análise do número de pisos permite-nos ter uma noção volumétrica do espaço, identificamos que a média de pisos são 3/4, no entanto, a zona junto ao rio Aare é marcada pela presença de edifícios de dois pisos.

O centro histórico assume a liderança dos edifícios mais altos, que se distribui pelos 4/5 ou mais pisos. As zonas residenciais de *Alpenegg* e *Altenberg* a média é de 3 pisos.

A percepção volumétrica do espaço é fundamental para mais tarde fazermos a fusão com a nossa proposta.

**O CONCURSO**

## 6.1 SCHINDLER AWARD 2012

O grupo Schindler, é uma empresa global especializada em soluções de mobilidade, produz fornece elevadores e escadas rolantes. A sede situa-se na Suíça, no entanto, actua por tudo o mundo á cerca de 130 anos (Schindler, 2012c).

O Prémio Schindler é uma competição conceitual destinada aos estudantes de arquitectura de toda a Europa, com o objectivo de apresentarem propostas urbanas que se destinem a todos os habitantes, independentemente das suas características (idade; status social; capacidades físicas).

A competição é entre alunos, individualmente, e entre as escolas participantes.

As propostas serão avaliadas por um júri internacional, com o mínimo de nove membros, com especialistas em arquitectura, projectos urbanos, representantes de organizações de deficientes, representante da cidade onde a competição é realizada e ainda um representante da Schindler. O júri, esteve envolvido na escolha do local de intervenção, definição da tarefa e critérios de selecção, que serão baseados nas qualidades arquitectónicas e urbanas dos projectos apresentados, a sua integração na envolvente, circulação, acessibilidade, orientação para pessoas portadoras de deficiência, interdependência das diferentes funções para todos e aspectos inovadores no conceito e design. (Schindler, 2012i)

Os trabalhos puderam ser apresentados individualmente ou por equipas de três alunos, com a ajuda de um tutor.

O tema geral proposto pela Schindler, como já referido e estudado, é “acessibilidade”, este conceito deve estar sempre presente na solução adoptada, tanto a nível urbano como no edifício.

## 6.2 OBJECTIVOS

A área apresenta algumas deficiências urbanas e funcionais como, espaço insuficiente no edifício *Drogenanlaufstelle* e também é visto como local de conflito. *Schützenmatt* é um espaço subutilizado; a muralha não é motivo de atracção; os passeios ao longo do rio Aare terminam num beco sem saída perto *Lorraine Brücke*; *Altenberg Quartier* sem ligações adequadas para o layout de tráfego da cidade; atmosfera pouco convidativa ao longo *Hodlerstrasse e Bollwerk*;

*Alkistübli* está isolado e não se encontra em boas condições; *Eilgut*, neste momento, é um espaço sem função e é uma oportunidade importante para o desenvolvimento urbano; também a ponte ferroviária se apresenta como uma barreira entre o *Reitschule* e as restantes instituições culturais; o vale do rio Aare está desligado do resto da cidade; o espaço envolvente ao *Reitschule* não tem qualquer tipo de função, sendo um espaço sobrando.

Neste sentido, o exercício para o Prémio Schindler 2012 tem como principais objectivos, a requalificação e integração do espaço urbano. Sendo uma área com várias deficiências, a Schindler propôs que respondêssemos, na proposta, a vários requisitos: propor um novo conceito de uso, para tornar a área mais atractiva, como já estudado, actualmente, está dominada por infra-estruturas destinadas ao tráfego; reparação urbana e qualidade de espaço público; encontrar um equilíbrio entre a sustentabilidade e a protecção do património cultural; propor várias funções optimizadas para conseguir alcançar público diurno e nocturno (ampla variedade de usuários); dar resposta adequada urbana, para redefinir o canto noroeste de *Neustadt* e a ponte *Lorraine*; propor uma ligação entre o centro cultural *Reitschule* e os restantes edifícios culturais; fazer uma ligação adequada da área residencial de *Altenberg* até à outra margem, *Alpenegg*; propor ligações mais adequadas ao rio *Aare*, como já abordado, a encosta não se encontra acessível a todos, deste modo é nos proposto fazer uma ligação do rio para os pontos mais altos da cidade, *Schützenmatt* e *Alpenegg*, a fim de estabelecer uma ligação entre o rio e a envolvente; reforçar a ligação entre o centro cultural *Reitschule* e as restantes instituições culturais situadas a Sudeste de *Schützenmatt*; optar por um conceito de trânsito que se ajuste à nossa proposta urbana; propor um novo edifício de apoio aos grupos de risco (toxicodependentes e alcoólicos), anteriormente localizados no *Drogenanlaufstelle* e *Alkistübli*, respectivamente, em edifícios com uma baixo nível de conservação.

Apesar do *Drogenanlaufstelle*, actualmente ser reprimido pela comunidade local, dada a proximidade do centro histórico (Património Mundial da UNESCO), a Schindler pretende que a sua implantação seja feita dentro do perímetro do projecto, com o intuito dos utilizadores se integrarem e inserirem na sociedade, para evitar a sua marginalização. Portanto, a intenção passa por, criar um edifício destinado aos alcoólicos e toxicodependentes, integra-los sem comprometer a atractividade para terceiros usuários. (Schindler, 2012i)

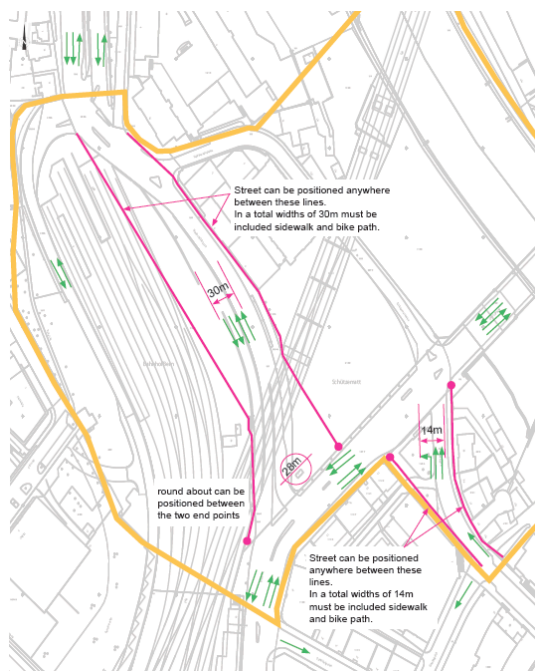
## 6.3 RESTRIÇÕES

É do interesse da Schindler apresentar o mínimo de restrições, dando o máximo de liberdade aos concorrentes, tendo como resultado uma enorme variedade de projectos surpreendentes e interessantes.

Deste modo, foi-nos concedida uma lista com as restrições que devemos respeitar: não é permitida a construção fora da área de intervenção; são distinguidos vários edifícios como marcos históricos como, os restos da muralha *Langmur*, a torre *Bluturm* e o centro de cultura alternativa *Reitschule*; ambas as pontes são consideradas como elementos importantes para o tráfego nacional e regional, deste modo não é permitido alterar a sua função, geometria ou estrutura; devem ser conservadas as margens do rio Aare, com o objectivo de proteger a beleza natural e biosfera, funcionando como a principal área de lazer da cidade, na Suíça as áreas florestais são rigorosamente protegidas, no entanto, podem ser usadas para construção mas terá de haver um reflorestamento dentro do perímetro da área de intervenção; O centro histórico (Património Mundial da Unesco) vai abranger a zona Sul-Leste do perímetro, qualquer estrutura dentro ou adjacente ao Património deve ser uma intervenção equilibrada; O *Reitshule* apenas poderá ter intervenções no sentido de melhorar a acessibilidade e integração urbana; A disposição do tráfego rodoviário, fora do perímetro, não poderá ser alterada, nem a geometria nem o numero de faixas, já dentro do perímetro são permitidas adaptações, no entanto, não é possível reduzir o numero de faixas de rodagem; a via *Schützenmattstrasse* pode ser encerrada e o tráfego ser encaminhado para *Neubrückstrasse*, ficando com duas faixas adicionais (ver Fig. 27); A intersecção de *Bollwerk* e *Neubrückstrasse* pode ser organizada com a projecção de uma rotunda (ver Fig.26); A intersecção de *Bollwerk* e *Hodlerstrasse* pode ser reposicionada (ver Fig.26); *Westtangente* pode ficar em túnel (com o mínimo de 4,5m de altura); Qualquer estrutura proposta junto à ponte ferroviária deve ser independente da mesma; o espaço por baixo da ponte pode ser usado tanto como um espaço aberto ou fechado sem alterações na estrutura principal da ponte ferroviária; a posição dos pilares da ponte pode ser adaptado de acordo com a nova geometria da via *Neubrückstrasse*; *Eilgut* no final dos anos sessenta perdeu a sua função, deste modo a área está disponível para desenvolvimento; para a finalidade do concurso, não se aplica código de

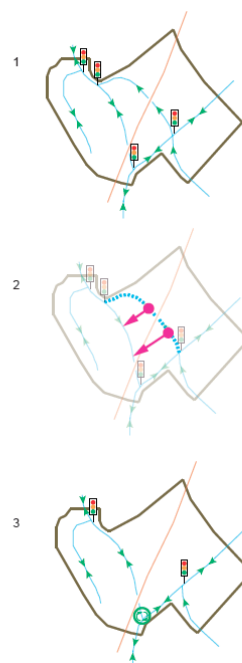
construção, cabe aos participantes da competição procurar o equilíbrio entre a inovação, conservação, integração, densidade e bom senso; não é permitida a construção de quaisquer novas estruturas, numa distancia de 15m para o lado Oeste da ponte ferroviária; o júri decidiu que a maior parte dos regulamentos que se seguem não devem ser aplicáveis para a competição, no entanto, objectivo desses regulamentos não é para ser questionada; a topografia e as árvores de *Martinshang* são consideradas partes vitais da paisagem urbana da cidade. (Schindler, 2012i)

Fig. 26 – Intersecção *Bollwerk* e *Neubrücke*



Fonte: (Schindler, 2012i)

Fig. 27 – Tráfego encaminhado para *Neubrücke*





**DESENHO URBANO**

## 7.1 ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO

Após a análise consumada na parte anterior, tendo em conta os objectivos e restrições indicados pelo Prémio Schindler 2012, foram definidas estratégias para o desenho urbano em Berna, assentes em premissas para uma intervenção consciente, pretendendo-se uma regeneração urbana e social, respeitando a existência.

Sendo tema principal “acessibilidade”, teve-se sempre presente, no desenvolver do desenho urbano, de que forma o peão com alguma nível de deficiência, mobilidade condicionada, deficiência mental ou mesmo com dificuldade de orientação ou comunicação, se iria deslocar. Neste sentido, a minha proposta tem como objectivo que os três níveis gerais da morfologia do terreno, o bairro de Alpenegg (cota alta), o local onde esta implantado o *Reitschule* (cota intermédia) e a zona correspondente ao rio Aare (cota baixa), estejam acessíveis a todos, visto que existe uma dificuldade de ligação entre os mesmos. Outra intenção passou por dar uma nova função a *Eilgut* e a *Schützenmatt*, são dois espaços com bastante potencial, que actualmente se constituem como “vazios urbanos”. *Eilgut* permite-nos criar uma ligação, mais directa, facilitada e confortável que a existente, do bairro de *Alpenegg* para a cota intermédia. Este gesto permite que os habitantes de *Alpenegg* tenham maior proximidade com a zona histórica. *Schützenmatt* actualmente, é um parque de estacionamento que contrasta com o Património Mundial da Unesco, que lhe é adjacente, e está delimitado por três eixos de tráfego intenso, *Bollwerk*, *Neubrückstrasse* e a ponte ferroviária. Esta zona, para além de parque de estacionamento tem outros usos de natureza duvidosa, portanto, a intenção passa por devolver o local aos peões, recorrendo a uma diversidade programática que integre os grupos de risco e ao mesmo tempo, consiga atrair todas as pessoas sem restrições, de modo a passar a ser um local com carácter de permanência em vez de passagem.

Pretende-se a criação de espaços aprazíveis, organizados, perceptíveis e acessíveis, para que todos o percorram com facilidade de forma natural e intuitiva.

Como refere François Ascher “(...) o “direito à cidade” passa pela sua acessibilidade e a mobilidade das pessoas e dos bens constitui um elemento chave desse direito” (Ascher, 2010. p.133). A intervenção passa pela criação de novos espaços urbanos onde o peão é o elemento principal, ao invés do automóvel e do comboio, capazes de atrair pessoas que se relacionem e

vivenciem o local.

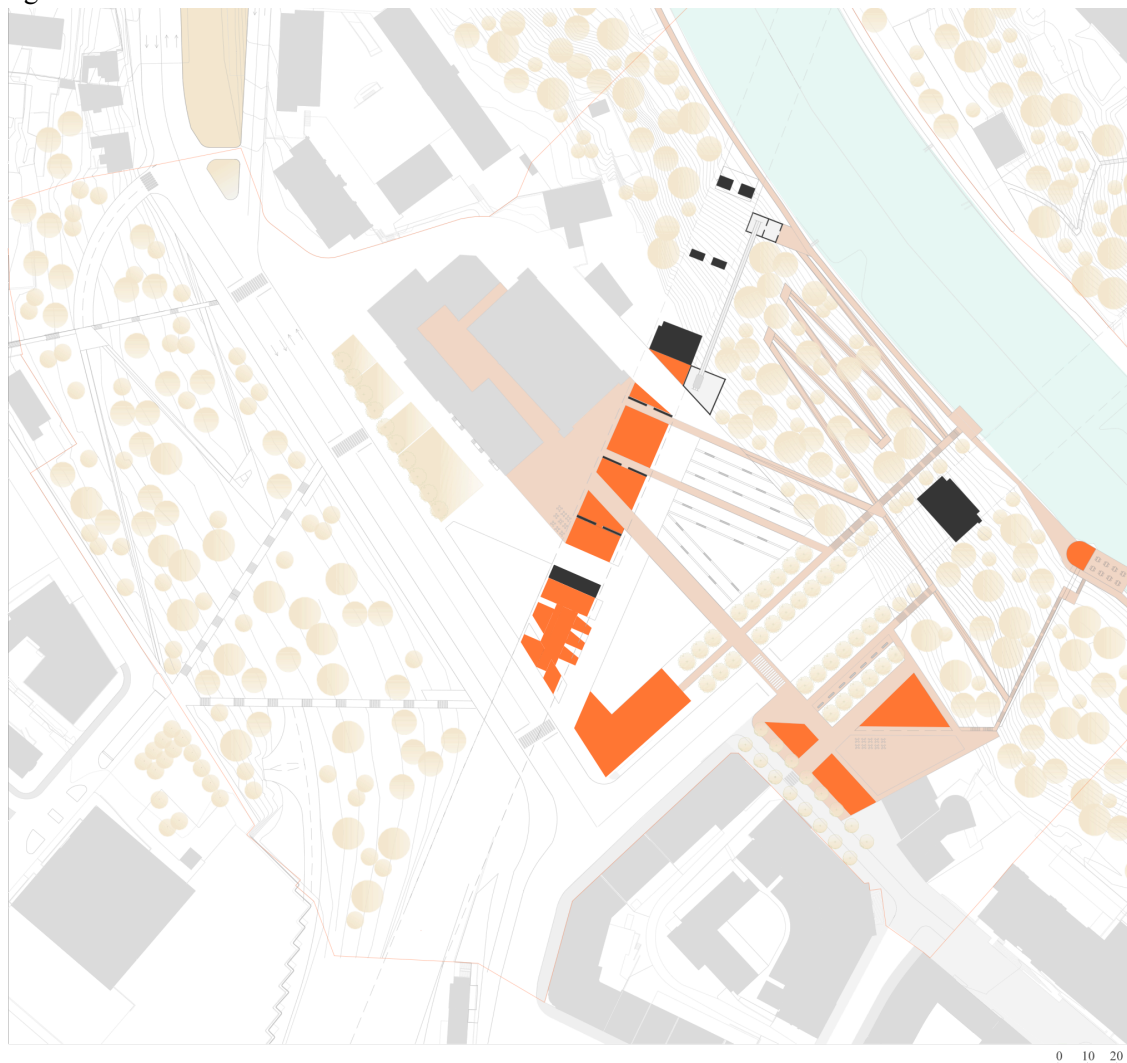
## **7.2 DESENHO URBANO – Humanização do Espaço Público**

Ao intervirmos em Berna, vamos alterar as dinâmicas sociais do local, com a criação de novos percursos, a atribuição de novos usos, estabelecendo ligações, dar continuidades, definir novos limites e ainda, vamos atribuir uma imagem renovada ao novo tecido urbano. A intervenção num dado local vai permitir criar novas relações, novas rotinas, desempenhadas pelo Homem.

De acordo com a análise feita ao local de intervenção e tendo em conta os objectivos delineados pela Schindler, o desenho urbano proposto visa colmatar as deficiências existentes na área.

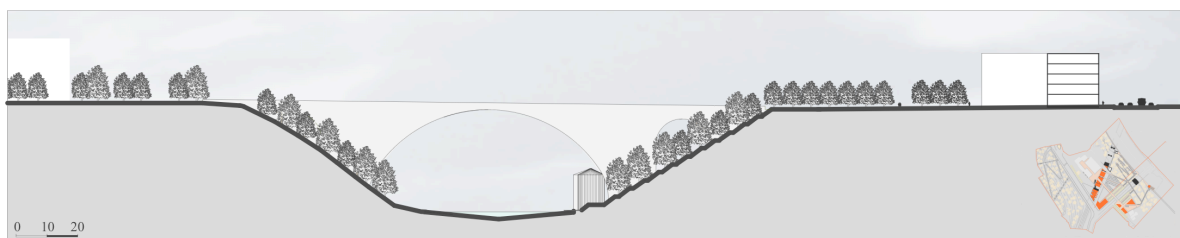
*“Qualquer projecto de espaço público deve promover a integração do novo espaço, assegurando a ligação dos seus elementos às redes preexistentes (infra-estruturas, equipamentos, revestimento vegetal), segundo uma lógica sistémica”.* (Brandão, 2002. p:35)

Fig.28 – Planta Geral Urbana



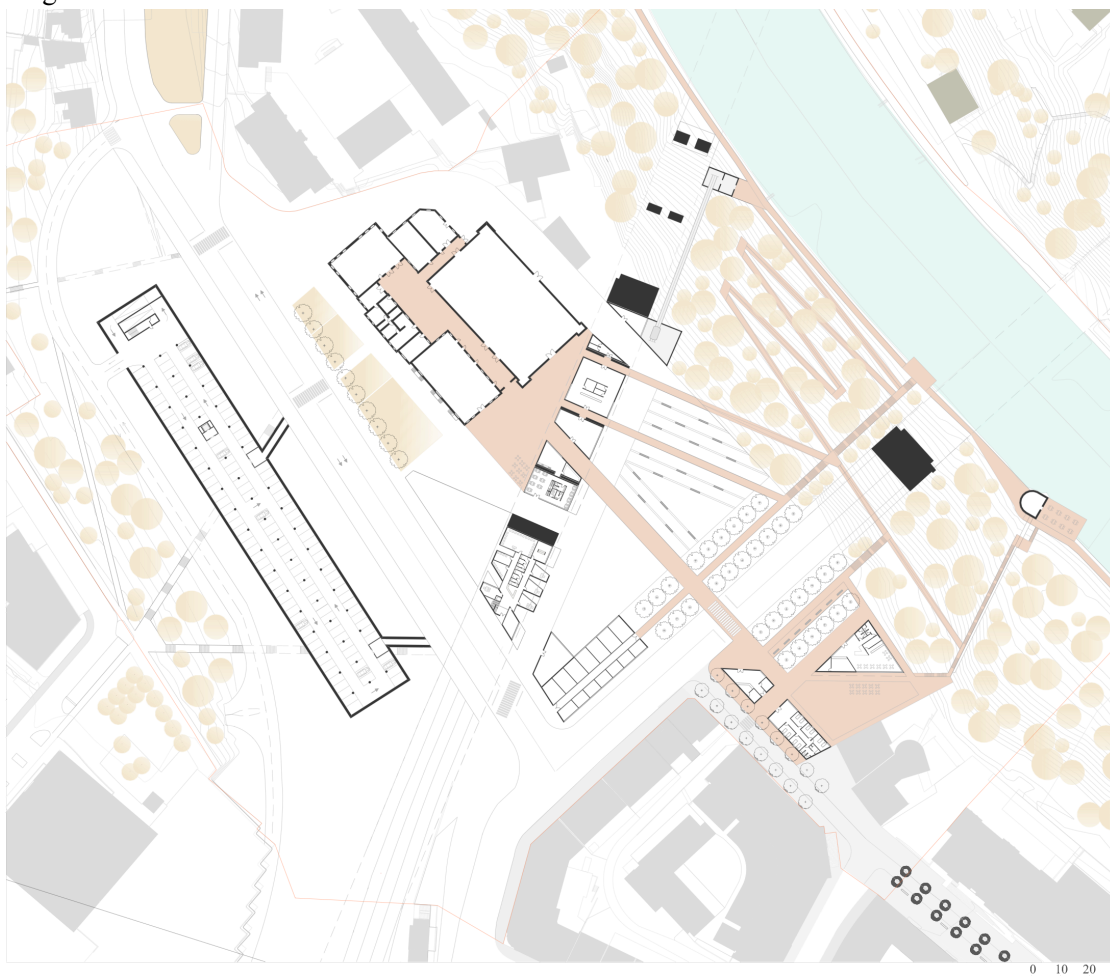
Fonte: Documento próprio

Fig. 29 – Corte pelas margens do rio e edifício de habitação



Fonte: Documento próprio

Fig. 30 – Planta Geral Urbana



Fonte: Documento próprio

Fig. 31 – Corte pelo parque urbano.



Fonte: Documento próprio

## 7.2.1 ACESSOS E LIGAÇÕES

Como já identificado, a área de intervenção é caracterizada por ser um espaço sobrando, resultante da presença da estrutura viária de perfil largo. A rede viária constitui-se como um obstáculo e não permite que se estabeleça uma ligação entre as manchas urbanas e a zona de intervenção, resultando num espaço vazio completamente desconectado da envolvente. Esta realidade contrasta com o que é pretendido para local. Portanto a premissa base consistiu em criar acessos que liguem as zonas adjacentes, *Alpenegg*, rio *Aare*, *Neustad* e consequente o centro histórico, à área de intervenção.

Deste modo, o desenho urbano resulta na criação de vários percursos, que fazem a ligação e articulam os três níveis: *Alpenegg*, bairro situado na cota superior, adjacente a *Eilgut*, apenas possui percursos pedonais de acesso, de perfil estreito, estão envolvidos por um maciço arbóreo denso, que os torna extremamente sombrios, para além de não ter acessos para pessoas com mobilidade reduzida. Anteriormente à construção de *Eilgut*, a transição topográfica da cota superior para a cota intermédia não era tão abrupta, tudo indica que era uma encosta, deste modo a implantação de *Eilgut* veio desconectar definitivamente as duas zonas. A proposta consiste, portanto, na anulação do espaço associado ao transporte ferroviário, reconstruindo a encosta existente outrora, dando vida a um parque urbano, surgiu com o intuito de dar continuidade à estrutura verde, bem como fazer o prolongamento de *Martinshang*, que actualmente é um espaço verde público importante para a cidade.

A reconstrução da encosta vai eliminar o talude com cerca de 15m permitindo fazer uma transição suave entre as duas cotas e estabelecer novas continuidades.

Para além dos percursos pedonais existentes, em *Martinshang*, serem reabilitados, surge a ideia de aumentar o número de percursos e a sua extensão com direcções estratégicas, de modo que ficassem orientados para zonas distintas junto ao *Reischule*, tendo, assim, o peão que se encontra na cota intermédia, várias passagens ao longo de *Neubrückstrasse*, que lhe permite aceder directamente ao parque urbano. Foram ainda, propostos percursos rampeados para permitir que todos possam usufruir do parque, com a possibilidade de, a qualquer momento, o indivíduo poder sair dos percursos propostos e deambular pelo parque, numa atitude mais

contemplativa.

A via existente *Westtangent* contígua ao talude, fica com um pequeno troço em túnel que dá acesso a um novo parque de estacionamento subterrâneo de dois pisos, com cerca de 220 lugares. O estacionamento surge porque, havia a necessidade de dar essa resposta programática, uma vez que se pretende eliminar o parque de estacionamento *Schützenmatt*. Os peões têm varias alternativas de saída/entrada do parque de estacionamento, foram propostos dois túneis de nível com a via *Neubrückstrasse*, direccionados para as passeadeiras, bem como, um elevador que sai no parque urbano, na intersecção de dois percursos em rampa. Ou seja, as pessoas com mobilidade reduzida têm a oportunidade de se deslocar e aceder tanto ao parque urbano como ao parque de estacionamento, tendo os mesmos direitos que o cidadão que possui as suas capacidades plenas.

No que respeita á cota intermédia, ainda com a premissa inicial de estabelecer ligações e dar continuidades, pretende-se criar uma ligação entre o *Reitschule* e as restantes instituições culturais situadas em *Hodlerstrasse*, visto que a ponte ferroviária constitui-se como uma barreira que quebra esta ligação, bem como a intersecção de *Bollwerk* e *Hodlerstrasse*, que resulta num cruzamento confuso e com muito tráfego. Porque está próximo da ponte rodoviária, esta é uma das vias essenciais que faz a ligação entre a península e o resto da cidade. O *Reitschule* enquanto edifício histórico e cultural deve-se constituir como um ponto de atracção, deste modo foram criados três percursos a partir do *Reitschule* que dão acesso ao rio Aare e à via *Hodlerstrasse*. Assim foca-se as atenções e privilegia-se o Centro de Cultura Alternativa, com o intuito de o integrar na estrutura urbana, ao invés de o isolar apenas porque é frequentado por grupos de risco.

Pretende-se distinguir o percurso através do material usado, ou seja, os três percursos associados ao *Reitschule*, que atravessam a parte inferior do tabuleiro da ponte ferroviária e mais tarde se multiplicam, são em arenito cinzento e o restante pavimento que envolve o *Reitschule* e as praças adjacentes são revestidas de arenito branco.

A ligação ao rio na área de intervenção era praticamente nula, existiam, apenas, alguns percursos pedonais, uma torre e um troço de muralha medieval degradado, rodeado de vegetação densa tornando as margens extremamente escuras, promovendo o receio e insegurança da sua utilização.

As pessoas com mobilidade reduzida não tinha a possibilidade de se deslocarem até as

margens do rio Aare, pois o terreno é muito acidentado. A deslocação pedonal é o meio de transporte básico, que existe desde sempre, no entanto, em cidades de orografia desfavorável não se torna possível, para pessoas com mobilidade condicionada, deslocarem-se livremente. Para conseguirmos criar uma cidade percorrível por todos é necessário introduzir pontualmente meios mecânicos que melhorem a circulação pedonal, como por exemplo elevadores, funiculares, tapetes ou escadas rolantes.

Os percursos pedonais sobre declives acentuados tornam-se, por vezes, pouco apelativos, isto porque exigem maior esforço por parte do peão, são cansativos e desconfortáveis.

Deste modo os meios mecânicos são um incentivo á circulação pedonal, para além de conseguirem vencer os obstáculos físicos, tornam-se mais cómodos e facilitam a deslocação de um ponto ao outro. Quando se pretende reduzir a circulação automóvel e incentivar a circulação pedonal, esta é uma estratégia á qual podemos recorrer, no entanto, é necessário entender este meio de deslocação como sendo excepcional para dar respostas a problemas particulares em casos específicos e não como substitutos da marcha a pé, sendo isso sim, um apoio á mesma.

É assente nesta base que a minha intervenção propõe um funicular de acesso ao rio *Aare*, permitindo que todos possam desfrutar das suas margens. A opção do funicular justifica-se por ser um meio de transporte que não iria interferir com a paisagem naturalizada, visto que pode ser dissimulado com a vegetação envolvente, sendo a sua presença reduzida ao mínimo. Como exemplo, o Funicular do Bom Jesus de Braga (1882) da autoria de Nikolaus Riggensbach e Raul Mesnier foi o primeiro funicular da Península Ibérica, assente igualmente sobre um plano inclinado e tem duas cabinas ligadas entre si por um cabo, utiliza o sistema de contra pesos de água, vencendo um desnível com mais de cem metros (ver Fig. 32).

A ligação proposta pelo funicular, da cota intermédia para a cota inferior, é feita paralelamente a ponte ferroviária, deste modo fica a margem liberta para o percurso rampeado que vence uma diferença de cota com cerca de 35m. Apesar da rampa se constituir como um elemento artificial o seu impacto foi reduzido ao mínimo, visto que fica pousada na superfície da margem, desta forma quem a percorre tem a possibilidade de vivenciar as margens do rio com maior proximidade. Este factor vai permitir que se percorra a rampa de forma confortável e entusiasta, apesar da sua dimensão. Houve a intenção de reactivar o percurso associado à muralha e torna-lo num ponto atractivo. Deste modo, optou-se pela requalificação, fazendo-se uma ligação



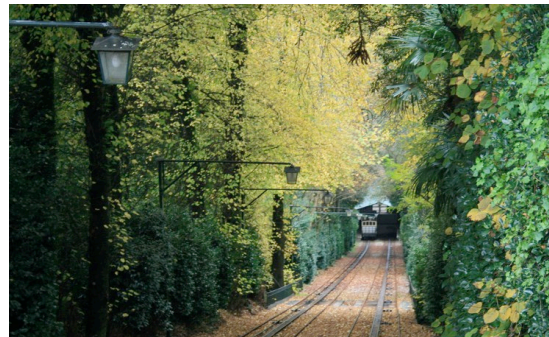
ao restante percurso rampeado, com o intuito que as pessoas com mobilidade reduzida o pudessem ter um contacto mais próximo apesar de não o poderem percorrer.

Procedeu-se, ainda, ao prolongamento do percurso da muralha direccionando-o para uma nova praça criada na zona do *Drogenanlaufstelle*, com o intuito de vir buscar as pessoas ao espaço publico.

Fig. 32 – Funicular de Braga



Fonte: Passeio turístico, ascensor do Bom Jesus (s.d.)



Fonte: Bom Jesus funicular, (s.d.)

É intenção do projecto tornar os espaços acessíveis, sem limites de mobilidade, pois a cidade deve ser o espaço de encontro, de socialização, deve unir em vez de excluir. Neste sentido, estabeleceram-se continuidades, eliminaram-se barreiras, promoveu-se a definição de alinhamentos e enquadramentos para tornar o espaço legível e ser facilitada a identificação dos lugares. É fundamental para a inserção de todos, que a estrutura espacial seja de fácil compreensão. Segundo Borja (2002), a cidade é o lugar de encontros, pretende-se que seja repleta de conhecimento do quotidiano, de segurança, de liberdade e de transgressões possíveis.

Assim, o peão deve representar uma prioridade no desenho urbano e ser considerado com as suas necessidades e limitações, sendo a apropriação humana do espaço publico imprescindível para a boa qualidade do mesmo. A convivência entre o peão e o automóvel é uma problemática que tem vindo a ser debatida, os novos modos de vida convidaram a uma utilização desmedida deste meio de transporte.

Na área de intervenção passam três vias com grande fluxo automóvel, *Neubrückstrasse*, *Bollwerk*, *Schützenmattstrasse* localizadas a Nordeste de *Schützenmatt* e a ponte ferroviária, constituem-se como importantes eixos viários de entrada e saída da cidade. Este facto contrasta

com o objectivo principal do projecto, que consiste na devolução do espaço público ao peão. Esta relação entre o peão e os veículos motorizados só é compatibilizada quando o trânsito rodoviário é abrandado. Neste sentido, procedeu-se a uma reorganização dos eixos viários, *Schützenmattstrasse* foi anulada, passando *Neubrückstrasse* a ter dois sentidos em toda a sua extensão. Optou-se por esta solução porque *Schützenmattstrasse* quebrava a ligação da zona envolvente ao *Reitschule* com o rio Aare. Este era um espaço que se pretendia exclusivamente pedonal com o intuito de criar novas dinâmicas sociais, onde as pessoas podem parar para conversar, tendo um carácter de permanência, ao invés do que acontecia. *Neubrückstrasse*, foi reposicionada para permitir a criação de um passeio mais generoso junto ao *Reitschule*, fica agora com 4 faixas de rodagem e passa a ter dois sentidos. Visto que o perfil da via ficou mais largo são criados três pontos de passagem ao nível do passeio, para peões; deste modo, a via não se constitui como um obstáculo, porque existem várias oportunidades de a ultrapassar, tornando-se o seu atravessamento mais facilitado.

No que respeita à via *Hodlerstrasse*, de apenas um sentido, é um canal extremamente importante que faz a ligação entre o centro histórico e a área de intervenção, porque existem várias instituições culturais que se distribuem no seu prolongamento, como o *Kunstmuseum*, pontos de atracção que levam as pessoas a percorrer-la, no entanto, a presença de tráfego rodoviário é constante. Esta ligação à área de intervenção e consequentemente ao *Reitschule* é quebrada porque não existe um percurso legível e fácil percepção para os peões, o automóvel assume o papel principal, obrigando os peões a adaptar-se. A certa altura, o peão encontra-se envolvido por faixas de rodagem sem acessos adequados, para além da ponte ferroviária que se apresenta como mais um obstáculo.

Pretende-se, deste modo, pavimentar *Hodlerstrasse* com lajetas de granito, apoiado no conceito *shared space*, assim a circulação automóvel fica mais controlada, permitindo que o peão se desloque com segurança e se sinta mais confortável. As lajetas apresentam uma rugosidade que transmite a sensação de instabilidade fazendo com que os automóveis abrandem a velocidade.

À semelhança da New Road em Brighton (2007), projectada por Gehl Architects, a rua incorporou as necessidades de todos os usuários, permite a passagem a ciclistas, veículos motorizados, dando às pessoas liberdade de se sentarem ou deslocarem a pé, ou seja, é um espaço

compartilhado dominado pelo peão, visto que o desenho da rua dá a prioridade aos pedestres, os veículos motorizados são incentivados a ter uma condução defensiva, tendo obrigatoriamente que reduzir a velocidade. Possui ainda elementos que permitem integrar os invisuais, como uma faixa táctil de um lado da rua e no oposto tem outra faixa contrastante. Para uma melhor organização espacial, a rua foi cuidadosamente detalhada, o pavimento varia de cor e o mobiliário urbano também é aplicado estrategicamente. (ver Fig. 33)

Fig. 33 – New Road – Brighton



Fonte: #4 new road, Brighton (s.d.)



Fonte: #5 new road, Brighton (s.d.)

### 7.2.2 Usos e actividades

Os edificios nascem da mesma lógica de estabelecer continuidades, reforçar direcções e respeitar os alinhamentos existentes.

Da ponderação e análise, surge a intenção de criar uma nova frente urbana no local do *Drogenanlaufstelle*, e após aturada reflexão, chegou-se à conclusão que a melhor opção era demolir o edificio que actualmente apoia os toxicodependentes, bem como o adjacente, para além do *Drogenanlaufstelle* já não possuir condições para albergar os seus utilizadores, também se encontram desintegrados do Património Mundial da Unesco. Neste contexto, propõem-se edificação de três volumes, dois dos quais vão criar a nova frente urbana e vêm buscar o alinhamento do *Kunstmuseum*, de modo que as fachadas conduzissem o individuo, tornando o espaço mais claro. Estes dois volumes (4 pisos) respondem programaticamente a um albergue

para os grupos de risco e funcionariam como se se trata-se apenas de um edifício. O volume de menor dimensão corresponde à zona de serviços, recepção, bar, restaurante e um pequeno ginásio, no adjacente desenvolvem-se os quartos com instalações sanitárias colectivas. A intenção passa por os albergar enquanto não estão inseridos na sociedade.

O edifício de forma triangular é uma pousada para turistas, justificando-se a sua localização pela deslumbrante paisagem da qual os hóspedes podem desfrutar, sobre o rio e as suas margens, bem como, o jardim botânico que se encontra na margem oposta. O objectivo passa por trazer os turistas para a área de intervenção.

O percurso associada á muralha é direccionado para esta nova zona urbana e desemboca na praça adjacente aos três novos edifícios. A implantação, dos mesmos, surge de acordo com os alinhamentos dos percursos, de modo a criarmos uma permeabilidade e continuidade espacial, ao invés de se apresentarem como barreiras. Deste modo, o percurso que estabelece a ligação entre o *Reitschule* e a praça proposta, o percurso que esta associado á muralha e o edifício existente adjacente á praça, configuram o espaço. Assim, conseguimos uma sinergia de fluxos, estando os espaços conectados, permitindo que as pessoas o percorram com facilidade.

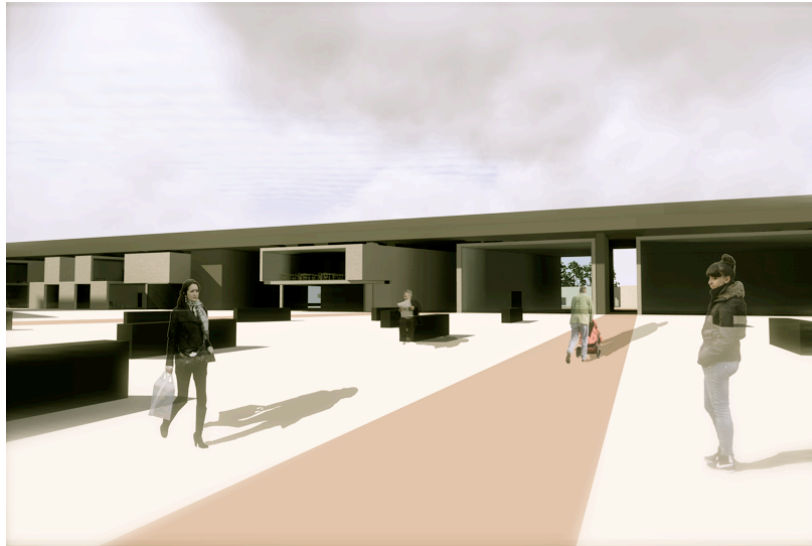
De acordo com a análise, apercebemo-nos que o espaço envolvente à ponte ferroviária, era um local com muito ruído visual, para além da ponte o dividir em duas partes. Tendo em conta estas premissas base, a proposta pretendia a libertação do espaço e surgiu a intenção da apropriação da zona inferior ao tabuleiro da ponte ferroviária, conseguindo-se, assim, a libertação do espaço envolvente para a criação de duas praças distintas mas ligadas entre si.

Os edifícios surgem como volumes autónomos da ponte e são interpelados por percursos com distintas direcções que se afirmam, dando a sensação de que rasgam os volumes. Apesar dos edifícios virem reforçar a ideia de barreira, já antes imposta pela ponte ferroviária, os percursos vão permitir fazer a transição de um espaço para o outro, alimentando a curiosidade de quem esta do lado sul da ponte de os percorrer e perceber o que se passa no lado oposto (ver Fig.34). O edifício de apoio aos grupos de risco confina com a via *Neubrückstrasse*. Esta opção de o implantar em outro local que não o original, foi tomada tendo em conta a maior proximidade do *Reitschule*, bem como a possibilidade de propor novos usos na zona inferior ao tabuleiro que complementassem programaticamente o *Drogenanlaufstelle*. Neste sentido, é proposto seguidamente ao edifício de apoio aos grupos de risco um restaurante, que faz parte do programa

do *Drogenanlaufstelle*, no entanto apresenta-se como um volume autónomo com o intuito de não estar exclusivamente associado ao mesmo e não se restringir a estes utilizadores. Seguidamente propõe-se um edifício onde se realizam *workshops* de arte que esta associado ao museu. Os *workshops* são destinados aos grupos de risco e ao resto da população, e a intenção passa pelas obras serem expostas no museu, bem como na praça frontal, pontualmente.

Propõe-se, ainda, a reabilitação da torre medieval para que adquira uma nova função, pretende-se que seja um bar. Foi criada uma plataforma, que segue os alinhamentos da torre, sobre o rio, para a aplicação de uma esplanada. É desejável que o bar tenha um horário diurno e nocturno, permitindo alcançar públicos distintos.

Fig. 34 – Edifícios na parte inferior do tabuleiro da ponte ferroviária



Fonte: Documento Próprio

O edifício de habitação, surge em forma de L, tem a pretensão de agarrar a praça, definindo novos limites, criando uma nova frente urbana que confronta a via *Bollwerk* e a *Neubrückstrasse*. Apresenta-se com uma cércea de cinco pisos para estabelecer uma relação com os edifícios existentes que confinam com a via *Bollwerk*. O rés-do-chão destina-se a lojas comerciais e os restantes pisos são habitação. Pretende-se que o edifício seja transparente no embasamento, visto que vai ser zona comercial e o alçado que confina com a ponte ferroviária será mais fechado,

devido ao ruído que a mesma acarreta.

Uma vez que a cidade não vive exclusivamente de habitação, é necessário existirem serviços e equipamentos para que as pessoas se desloquem e a vivenciem. Sendo esta uma zona de passagem, era necessário criar atracções para que as pessoas não se concentrassem exclusivamente no centro histórico, assim, a intenção passa por as cativar, ao longo de um percurso que as levasse até novos pontos de interesse. Desta forma, *Hodlerstrasse* seria o canal que as “transportaria” até ao novo espaço urbano e como já referido, *Hodlerstrasse* seria uma via de trânsito controlado onde os peões e ciclistas poderiam circular com outra liberdade. Esta característica aliada aos edifícios culturais que a confinam, torná-la-ia mais apelativa. Este percurso leva-nos à praça junto do rio *Aare*, que por sua vez, faz ligação à zona de comércio. O comércio constitui-se, não só, como um serviço útil, mas também, tem um papel preponderante na vida urbana, como refere François Ascher (2010, p.120) “*Os comerciantes de proximidade oferecem, não somente serviços úteis para os cidadãos, mas desempenham também um papel importante na animação da vida urbana e na qualificação e segurança dos espaços públicos.*” O comércio dinamiza o espaço urbano.

É proposto ainda um Parque Urbano, como já referido, onde se situava *Eilgut*, surge como elemento unificador da cota alta da cidade para a cota intermédia. Constitui-se como um elemento urbano que se direcciona para todos os grupos etários, desde crianças aos mais idosos. A criação de atracções para as pessoas, residentes e não residentes, se deslocarem a este ponto da cidade, constitui-se como um elemento chave do projecto, para que a área de intervenção passe a ser uma zona de maior afluência e permanência.

A ideia de propor um parque surgiu como elemento estruturador da paisagem, reconstruindo a encosta, e ao mesmo tempo dando continuidade à linha de vegetação da zona Norte (*Martinshang*).

Apesar da existência de percursos definidos, já abordados (no ponto 7.2.1- acessos e ligações), o utilizador pode a qualquer momento sair dos percursos e deambular pelo parque, não existindo, assim, nenhum limite entre o utente do parque e a natureza, podendo este espaço ser usado para piqueniques e outro tipo de ocupações.

A sua configuração linear favorece o desenvolvimento de certas actividades, como caminhadas e corridas por toda a sua extensão. O facto de se estender por uma área considerável,

estimula ao movimento, consegue atrair pessoas de várias zonas, potencia a mistura social de forma casual. A largura reduzida promove a segurança, consegue-se observar o seu interior facilmente, de ambos os lados, sendo esta uma característica importante para que não se torne despovoado.

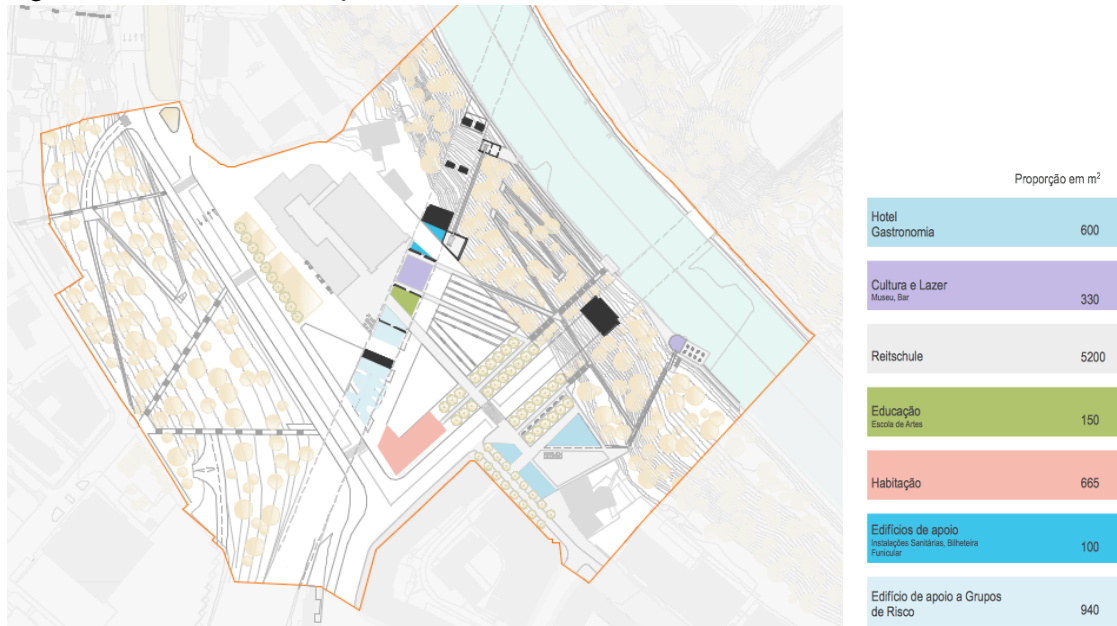
No desenvolvimento do projecto do parque urbano e após ser desenvolvido o caso de estudo, surgiu a ideia de fazer um jardim sensorial, com grande o sentido, visto que tínhamos de pensar no espaço tendo em conta pessoas com várias categorias de incapacidade, com a finalidade da inserção social. Não perdendo de vista essa finalidade, pretende-se que o parque seja um espaço que estimule os sentidos, através do contacto sensorial com a natureza, permitindo que todos possam usufruir das sensações que a natureza oferece.

Neste contexto, é pretendido a implantação de diferentes espécies que estimulem o olfacto, bem como o tacto. O facto de poderem deambular pelo parque, vai permitir um contacto mais directo com as diferentes texturas que a terra, a lama e as pedras apresentam. É fundamental que o parque represente um espaço naturalizado sem grandes ruídos, permitindo aos seus utilizadores usufruir na plenitude do que o melhor a natureza tem para lhes oferecer. Não se pretende a criação de núcleos que estimule cada sentido individualmente, passando o objectivo por, à medida que vamos percorrendo o parque, sentirmo-nos continuamente estimulados.

É objectivo do programa proposto para a área de intervenção que haja uma compatibilização de usos para favorecer a sua utilização, promovendo funções que alcancem o publico de dia e de noite, bem como, atingir o maior universo de pessoas. Tendo em conta a integração dos grupos de risco na sociedade, temos de criar condições para se inserirem e estarem em contacto com o resto da população, por isso, são criadas diversas funções que os incluem a eles, podendo o resto da população usufruir, também, dos espaços.



Fig. 35 – Planta de Distribuição de usos



Fonte: Documento próprio

## 7.2.3 CONFORTO E IMAGEM

Ambos os conceitos implicam que o espaço seja atractivo, que as pessoas se sintam motivadas para o percorrer, tem que ser seguro, apresentando um bom estado de conservação, passando por causar uma boa impressão.

Do ponto de vista do peão, é fácil aceder ao local e deslocarmo-nos nele, a rede de fluxos criados estabelece uma ligação com a envolvente e o acesso dentro do próprio espaço também é claro, com percursos atractivos. Os percursos pedonais do parque urbano são rápidos e directos, à excepção da rampa que tem de vencer a inclinação de uma forma suave, no entanto tem dois momentos de paragem para tornar o percurso mais confortável. Os restantes, respeitantes ainda ao parque urbano, desenvolvem-se em escada e têm patamares, deste modo não se torna cansativa a sua utilização, até porque, ao mesmo tempo que o percorremos podemos desfrutar da natureza que os envolve, tal como acontece nos percursos da margem do rio *Aare*. Para além, de terem



paragens quando se intersectam estão envolvidos por árvores, que são capazes de oferecer cenários magníficos. Os restantes percursos são mais curtos, no entanto, os que são paralelos à via Bollwerk e se dirigem para as margens do rio têm árvores em toda a sua extensão, o que permite reforçar a direcção dos percursos, para além de os tornar mais apelativos esteticamente e ajudarem a delimitar o espaço, tornando-o mais claro. O percurso mais curto adjacente à ponte rodoviária, contém bancos o que lhe atribui um carácter de permanência. É de notar que todos os percursos devem ter iluminação direccionada, promovendo a segurança dos seus utilizadores.

Pretendeu-se libertar o espaço da massa edificada, junto à ponte ferroviária, com o intuito de criar um espaço público que permitisse ter zonas para os utilizadores se sentarem, para exporem trabalhos produzidos nos *workshops*, oferecendo, de igual modo, espaço que permite observar as montras da zona comercial. Existem vários percursos que atravessam a praça e nos encaminham para distintas zonas de igual interesse, como as margens do rio e a uma segunda praça que se encontra delimitada pela pousada e pelo albergue de grupos de risco, por sua vez, também nos encaminha para as margens do rio e para *Hodlerstrasse*. Esta praça prolonga-se até ao percurso associada à muralha, ficando em consola no seu extremo assumindo aí a função de miradouro, direccionado para a margem oposta onde se localiza o Jardim Botânico. Vai albergar também, uma esplanada associada ao bar da pousada. O objectivo passa pela criação de espaço de estada em vez de passagem, criando condições para que as pessoas permaneçam no local e se sintam incentivadas à sua utilização.

Os edificios na parte inferior do tabuleiro da ponte, são um momento marcante da proposta e vão contribuir para destacar e promover a imagem do local, tendo em conta que é uma solução incomum.

#### **7.2.4 SOCIABILIDADE**

Após a análise do lugar, concluímos que estamos perante um espaço com algumas problemáticas no que às sociabilidades diz respeito. Presentemente, alguns grupos de risco (alcoólicos e toxicodependentes) apoderaram-se deste espaço. Esta situação deve-se à localização das instituições que lhes dão apoio na área de intervenção, bem como a presença do centro de cultura alternativa. A apropriação do espaço por parte dos respectivos grupos conduz à

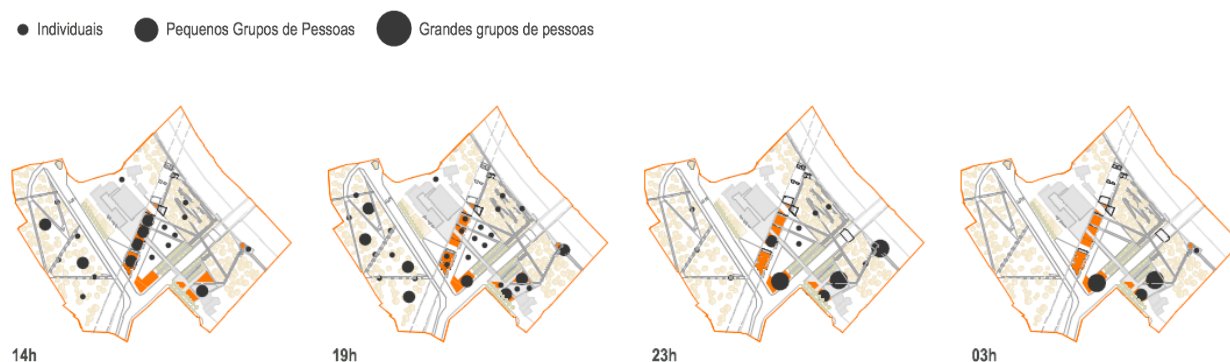
insegurança da sociedade, aquando a utilização da zona.

São vários os elementos que podem estimular e conduzir as pessoas a regressarem ao local, enquanto lugar onde estabelecem relações com outros indivíduos, entre os quais a, história, a afinidade com o espaço, a identidade, apropriação, interactividade e o orgulho.

Na presente proposta, são distintos os motivos pelos quais a população se irá deslocar até à área de intervenção permitindo a interacção entre indivíduos, como o parque urbano, as margens do rio por onde podem passear ou mesmo usufruir da esplanada do bar localizado na torre medieval, as praças que também têm um carácter de estada devido à presença de esplanadas e bancos, o restaurante, a galeria de arte e o edifício onde se fazem *workshops*, bem como lojas comerciais.

Os espaços criados convidam às vivências sociais, são espaços de interesse para os turistas devido à presença da muralha, da galeria de arte e da proximidade dos mesmos com a pousada e o centro histórico, mas também para os residentes que também se podem encontrar com amigos ou familiares no parque urbano, nas esplanadas tanto na praça como no bar junto ao rio *Aare*, e nos demais já referidos.

Fig. 36 – Esquema de Fluxos durante a semana

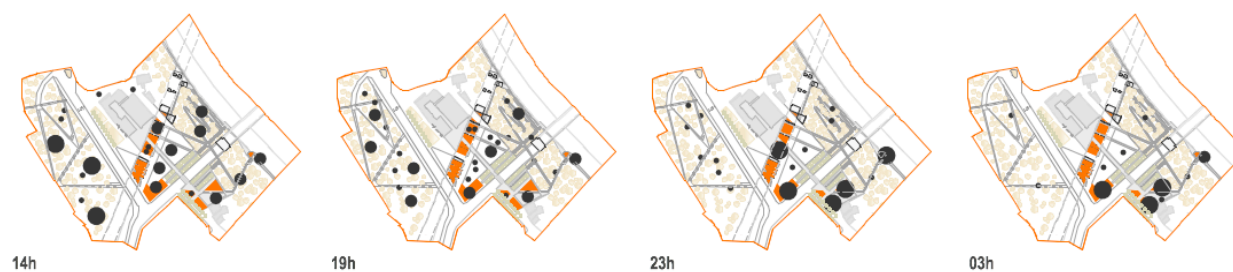


Fonte: Documento próprio

Por esta estratégia da proposta passa a integração dos grupos de risco, pretendendo-se criar um ambiente de comunidade onde existe uma interacção entre os grupos de risco e a população residente. Neste sentido são promovidas as actividades (referidas no item usos e actividades), que incentivam que se estabeleçam relações entre ambos, ao mesmo tempo que criam um sentimento de pertença em relação ao espaço. Assim o espaço é apropriado por todos os elementos da sociedade, eliminando, na sua utilização, os sentimentos de estranheza e desconforto das pessoas.

O *Reitschule* remete-nos para a história do local. Em tempos idos, este foi uma escola de equitação, surgindo, hoje, enquanto centro de cultura alternativa, surge como um edifício isolado. O objectivo é que seja entendido na proposta, como palco da nova intervenção, desenhando-se a grande maioria dos percursos na sua direcção. Pretende-se que o edifício tenha um papel de atractividade para a visita da área.

Fig. 37 – Fluxos durante o fim de semana



Fonte: Documento próprio

**DESENHO ARQUITECTÓNICO**

## 8.1 O EDIFÍCIO

Tendo em conta o programa do Prémio Schindler 2012, um dos parâmetros a cumprir era propor-se um novo edifício, dentro do perímetro de intervenção, sem comprometer a atractividade para terceiros usuários, que viesse substituir o *Drogenanlaufstelle*, devido ao espaço é insuficiente, e o *Alkistubli* (unidades modulares que albergam os alcoólicos).

No desenvolver da proposta urbana pretendia-se que fosse estudado e pensado qual o sítio mais adequado para o *Drogenanlaufstelle*, uma vez que o intuito passava pela integração dos grupos de risco, considerou-se que o edifício deveria ocupar um espaço central da proposta, que permitisse desenvolver todo o programa. Desta forma, foi implantado na zona inferior do tabuleiro da ponte ferroviária, a proximidade com o centro de cultura alternativa e com a praça permite que os usuários não sejam marginalizados e se integrem na sociedade podendo usufruir dos espaços a par com os restantes utilizadores. A solução não passa pela exclusão social, não se pretende que estejam confinados a um dado sítio, mas sim, pela integração, promovendo actividades nas quais participem. Este espaço permitia que se desenvolvessem vários edifícios que complementassem o programa exigido pelo Prémio Schindler 2012.

No desenvolver do processo respeitante ao edifício teve-se sempre em conta as premissas base onde assentou toda a proposta urbana. Houve uma procura permanente por conceber um edifício simples, de fácil percepção, capaz de oferecer conforto, que permita ser usado por qualquer pessoa independentemente de ser portador de alguma incapacidade ou não, e que os seus utilizadores se sintam bem ao vivenciá-lo.

A estratégia de intervenção passou por conceber um edifício que fizesse parte integrante da sociedade e da cidade, pretendendo-se que a população não o interpretasse como um elemento estranho, onde se daria, exclusivamente, apoio aos alcoólicos e toxicodependentes, sendo, por esta razão, criado um programa complementar que permita que a colectividade também o possa vivenciar e sinta que aquele edifício também lhes pertence.

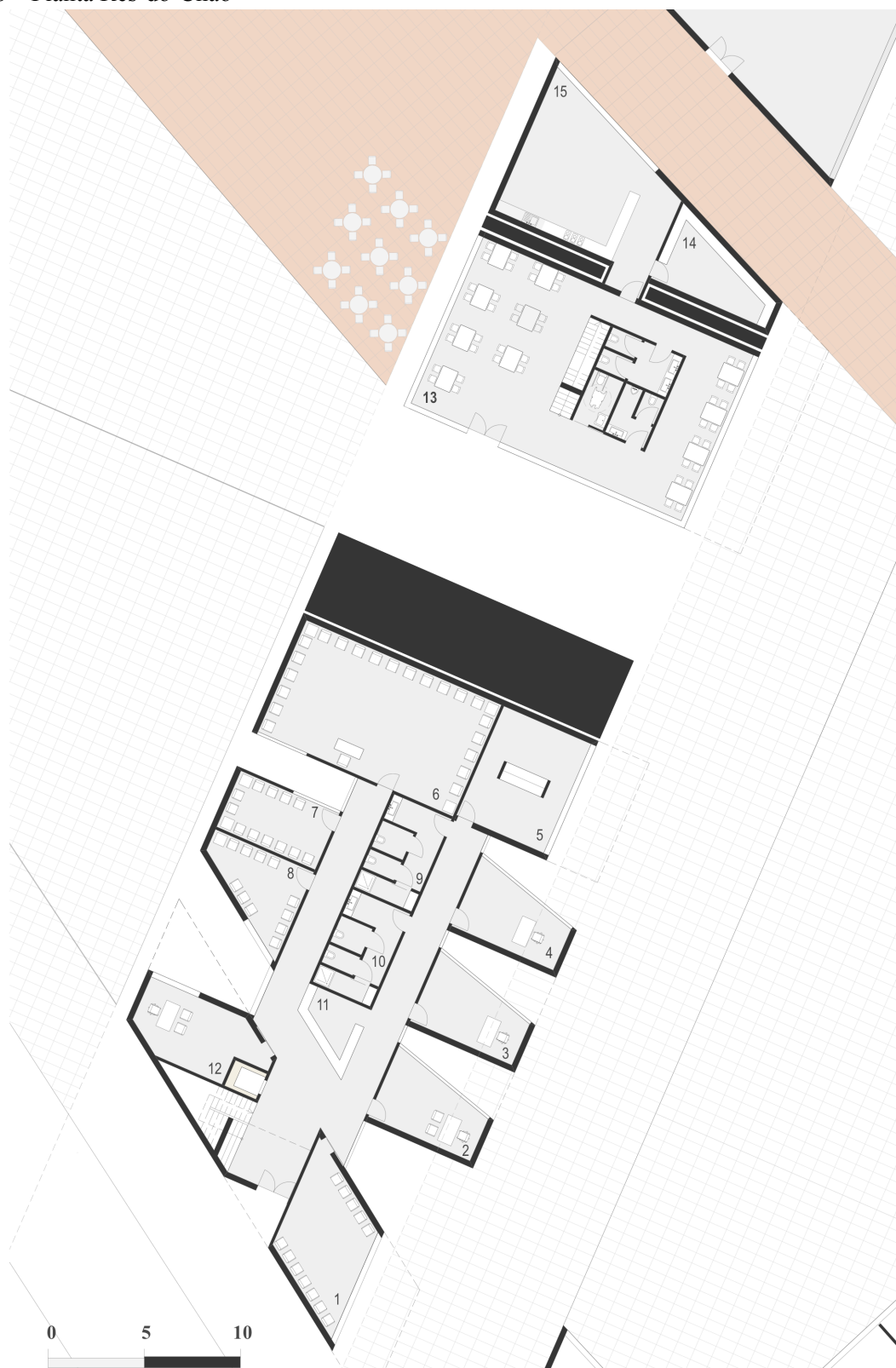
Por ultimo, pretendia-se que o edifício fosse um elemento de atracção, que contribuísse para a boa imagem de Berna e se destacasse na cidade, para além da solução pouco comum, de implantar um edifício na zona inferior do tabuleiro de uma ponte, a intenção passou por criar um

volume dinâmico.

Sendo o programa pré-estabelecido pelo concurso, muito específico e complexo, foram dadas regras específicas de circulação por parte dos distintos utilizadores (alcoólicos/ toxicodependentes/ staff/ clientes do restaurante), bem como normas de funcionamento. À partida, foi feito um estudo para uma melhor compreensão do programa para uma posterior aplicação. No decorrer do processo, houve alguma dificuldade em conseguir encaixar todo o programa numa área tão reduzida, sem grande margem de manobra. Neste sentido, a certa altura, chegou-se a conclusão de que o restaurante teria de se desenvolver num volume independente, o que até trazia algumas vantagens, para além de servir os grupos de risco havia a oportunidade de cativar mais afincadamente o restante público, visto que não se encontrava directamente associado ao *Drogenanlaufstelle*. Desta forma, o edifício nasce também das exigências e restrições programáticas, muito particulares.

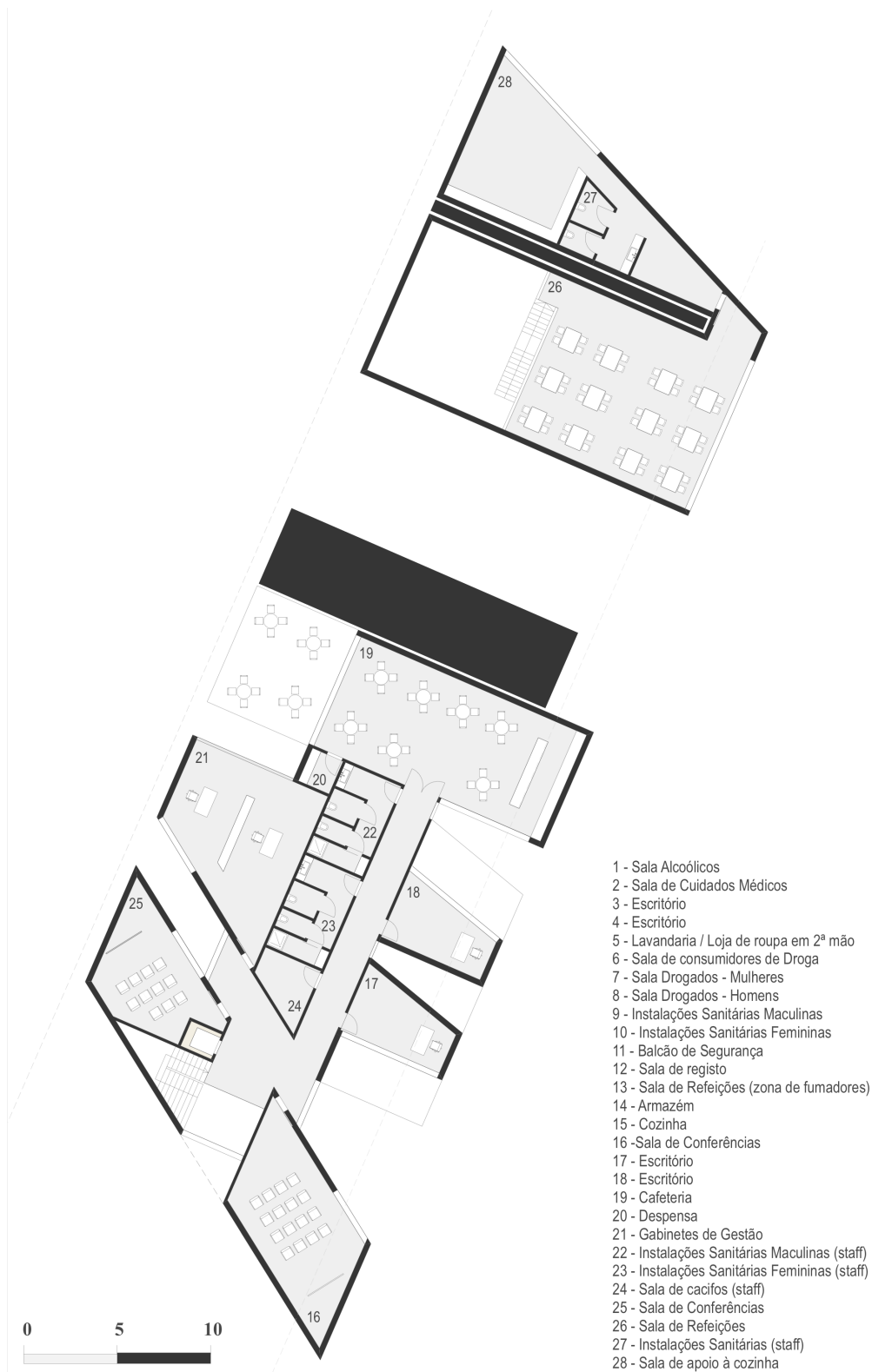
Apesar de toda a complexidade estabelecida pelo programa, o edifício busca em contraposto a clarificação e a simplicidade, permitindo a fácil percepção e organização espacial.

Fig. 38 – Planta Rés-do-Chão



Fonte: Documento próprio

Fig. 39 – Planta 1º Piso



Fonte: Documento próprio



### 8.1.1 DISTRIBUIÇÃO PROGRAMÁTICA

O programa estabelecido pelo concurso, respeitante ao *Drogenanlaufstelle* destina-se a quatro utilizadores distintos: alcoólicos, toxicodependentes, staff e clientes do restaurante, como já referido, anteriormente. De acordo com as normas estabelecidas pelo concurso, todos os utilizadores devem ter entradas e áreas independentes, à excepção do staff que tem necessariamente de se deslocar nas áreas dos toxicodependentes e dos alcoólicos para prestação de serviços, esta norma à partida vai influenciar toda a distribuição programática.

Para uma melhor compreensão passa-se a explicar como foram resolvidas as questões programáticas do edifício que alberga maior numero de funções, explanando, seguidamente o restaurante que se encontra num edifício independente, como supra referido.

Primeiramente, o objectivo passou por fazer uma distinção clara dos espaços que correspondiam a cada grupo de utilizadores, de modo a organizar e simplificar o espaço interno. Assim, a distribuição do programa e a entrada referente aos alcoólicos fica direccionada para o *Reitschule*, e a dos toxicodependentes no lado oposto, sendo a sua ligação feita apenas pela entrada correspondente ao staff, dirigida para *Neubrückstrasse*, que dá acesso ao segundo piso onde se desenvolvem as funções correspondentes. É neste ponto que podem ocorrer transições de umas áreas para as outras, no entanto, e de forma estratégica, aqui foi colocado o balcão dos seguranças de forma a controlar as passagens que fazem.

Optou-se por desenvolver o programa correspondente aos alcoólicos e toxicodependentes no piso térreo, por uma questão de facilidade de acesso, uma vez que este piso se destina ao publico torna-se mais fácil aceder de imediato aos serviços disponíveis.

Estes espaços são separados por um núcleo correspondente aos balneários, que permite a libertação das extremidades para o desenvolvimento programático de cada grupo de risco. É aqui se localizam os espaços de apoio médico e social, bem como as salas referentes aos distintos grupos, a loja de roupa em segunda mão e a lavandaria, achou-se apropriado ficarem próximas do balneário. Ao desenvolvermos as funções separadamente, conseguimos garantir maior segurança aos utilizadores.

O edifício no seu interior foi concebido de forma a facilitar a sua utilização por pessoas com alguma categoria de incapacidade, tanto a nível motor, como cognitivo. Houve o intuito de

criar percursos curtos, directos e de fácil compreensão, sempre preenchidos por luz natural.

Neste sentido, tanto a zona de alcoólicos como a zona de toxicodependentes possuem um átrio de entrada que faz a ligação com um corredor onde se desenvolvem os respectivos programas.

O segundo piso é exclusivamente direccionado para o staff, onde se localizam as salas de reunião, escritórios, salas de conferencia, balneários e um bar com espaço exterior direccionado para o parque urbano.

No que concerne ao restaurante, apresenta-se como um volume autónomo, pode ser usado independentemente do restante programa. Desenvolve-se em dois volumes, cada um com dois pisos. Os dois volumes são atravessados por um pilar da ponte ferroviária e encontram-se conectados no rés-do-chão por uma abertura já existente no próprio pilar; no segundo piso os volumes unem-se através do próprio avanço que o edifício faz, circundando o pilar. Houve a intenção de fazer a separação programática dos serviços, destinada aos funcionários, e a zona das salas de refeições, que corresponderiam ao volume de maior dimensão. A entrada deste ultimo, faz-se lateralmente, apresenta um núcleo central de instalações sanitárias agregado a escada, permitindo estes dois factores libertar as extremidades para se desenvolverem duas pequenas salas de refeição, privilegiando as vistas sobre a envolvente (*Reitschule*, parque urbano e a praça adjacente à ponte ferroviária). A sala de maior dimensão possui pé direito duplo, ocupando a sala do segundo piso toda a área restante.

O segundo volume diz respeito às áreas de armazenamento, bem como a cozinha que se prolongam para o segundo piso. Por uma questão de funcionalidade e com o intuito de os funcionários não serem obrigados, consecutivamente, a subir e a descer escadas, facilita-se esta tarefa através de um monta pratos. Este piso possui ainda, instalações sanitárias para os funcionários.

Fig. 40 – Corte Longitudinal – edificio



### 8.1.2 VOLUMETRIA

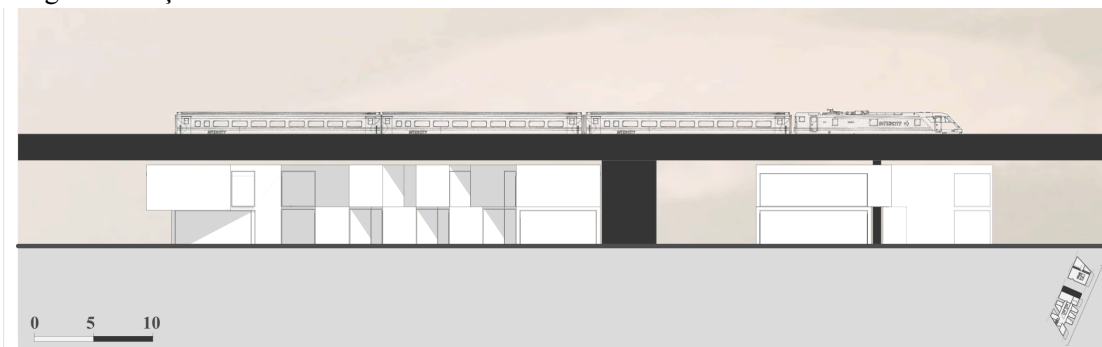
Como já referido, o edifício divide-se em dois volumes, por questões programáticas e, desta forma, temos a presença de dois corpos correspondentes ao *Drogenanlaufstelle*, de dimensões diferentes.

O volume de maiores dimensões, respeitante ao edifício de apoio aos grupos de risco, apresenta-se como um volume dinâmico, que se desenvolve entre cheios e vazios, como se tratasse de caixas que assentam umas em cima das outras, à semelhança do lar de idosos de Alcácer do Sal (abordado no ponto 8.2 – referências), onde os quartos surgem como casas individuais resultantes dessa unidade de fragmentos.

A estratégia passou por criar um núcleo central de infra-estruturas e circulações ao qual vai sendo adicionado estas unidades de fragmento que se vão adaptando ao programa imposto por parte do concurso. Esta solução permite atribuir uma maior privacidade a cada função, direccionando os vãos para as reentrâncias que surgem, ficando apenas expostos os vãos correspondentes ao espaço de circulação, lavandaria e loja de roupa em segunda mão. Os cubos saltam dos limites da ponte ferroviária, com o intuito de se afirmarem e destacarem espacialmente.

Esta solução torna-se numa mais valia, visto que o rés-do-chão estabelece uma grande proximidade com a envolvente e não se pretendia expor as actividades que aconteciam no seu interior, de modo que os utentes se sentissem mais confortáveis na sua utilização.

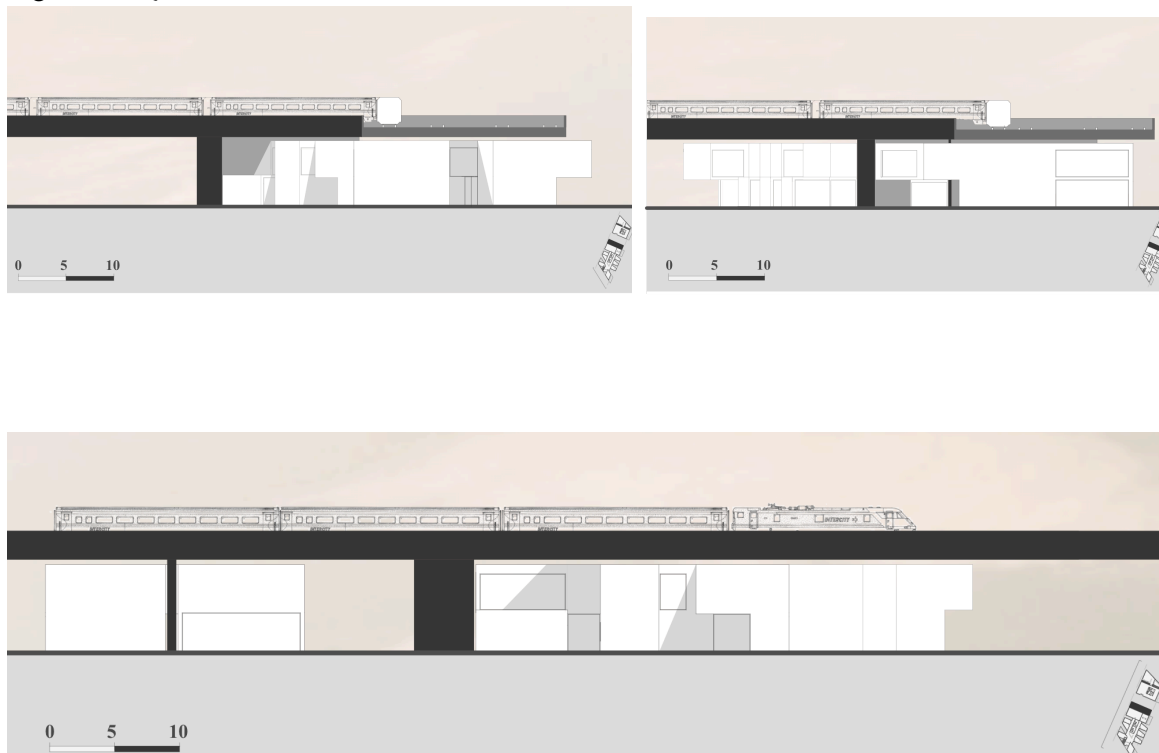
Fig. 41 – Alçado – edifício



Fonte: Documento próprio

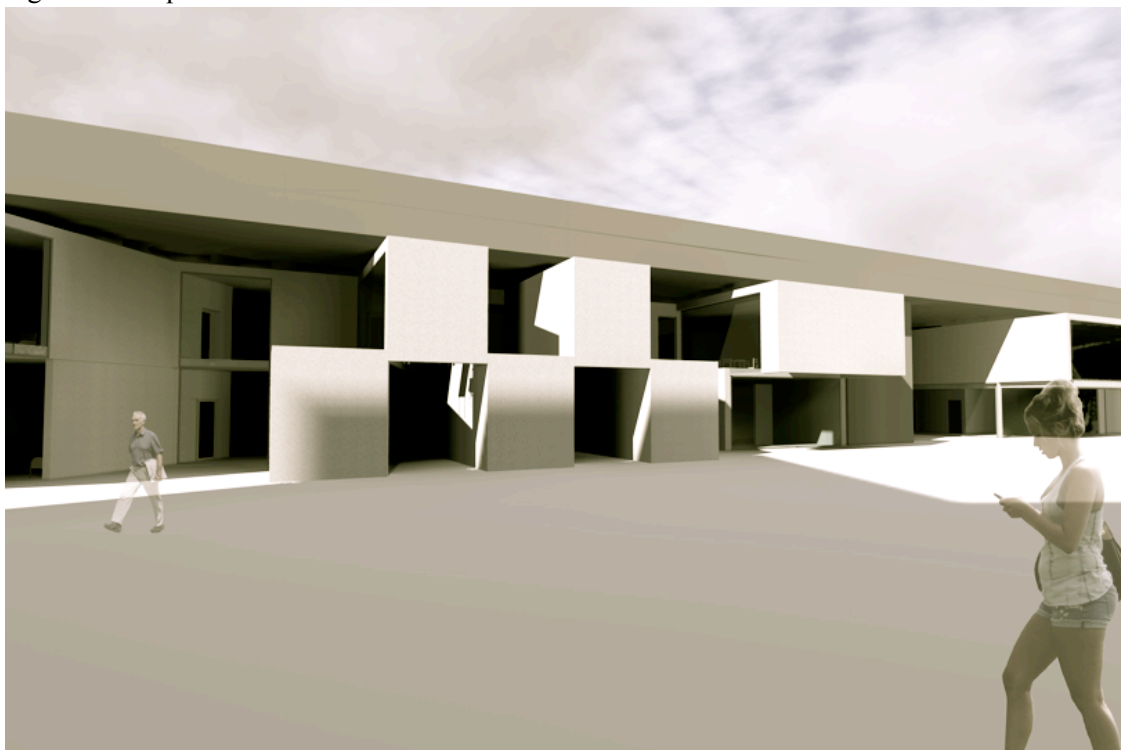
O volume mais pequeno, respeitante ao restaurante, divide-se em dois corpos no piso térreo e no piso superior apresenta-se como um corpo único, com vista a garantir a sua ligação. O corpo correspondente às salas de refeições, no rés-do-chão, é uma caixa de vidro permitindo estabelecer uma maior ligação com o exterior. Já o volume correspondente à cozinha e armazém é todo encerrado e apenas possui um vão na cozinha direccionado para o percurso, com o intuito de não ficar tão exposto, estendendo-se a mesma linguagem para o piso superior. A sala de refeições do segundo piso, avança sobre o limite da ponte, seguindo a mesma lógica volumétrica do edifício de maiores dimensões.

Fig. 42 – Alçados – edifício



Fonte: Documento próprio

Fig. 43 – Perspectiva – edifício



Fonte: Documento próprio

### 8.1.3 Materiais

No que respeita aos materiais, houve alguma ponderação na sua escolha, porque esta é a forma como o edifício se apresenta à cidade, exteriormente, e aos seus utilizadores, no seu interior. É importante, também, ter em consideração o contexto onde se vai inserir.

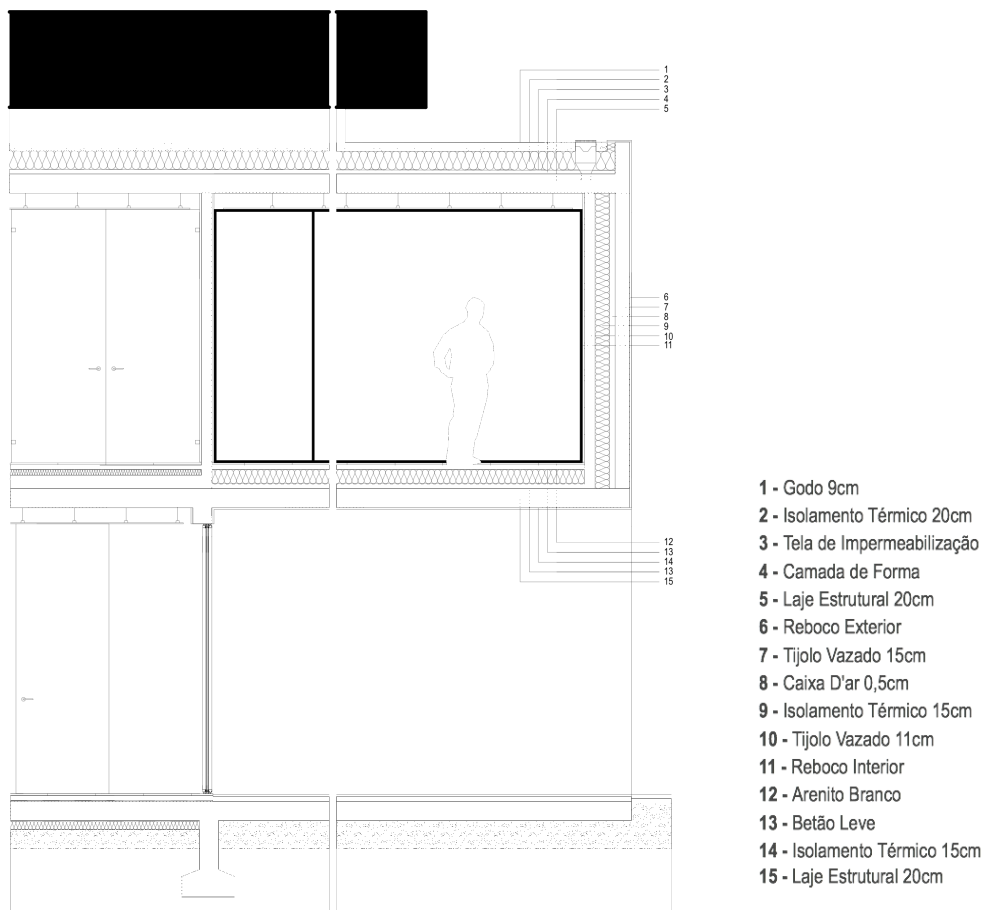
Os materiais têm um papel fundamental na transmissão de sensações, podem tornar um espaço mais ou menos apelativo, através das suas características, a cor e a textura, para além de atribuírem conforto térmico e acústico ao edifício, proporcionando a sensação de bem-estar aos seus utilizadores.

Neste sentido, pretendeu-se um uso limitado de materiais, com o intuito de criar espaços sóbrios, simples e de fácil leitura. Assim, exteriormente, o edifício encontra-se rebocado na cor branca, prendendo-se a escolha deste material, por um lado, com o objectivo de o destacar da envolvente, para o tornar facilmente identificável por pessoas com dificuldades de orientação, e por outro busca a serenidade e a simplicidade de modo a não entrar em confronto com a ponte

ferroviária.

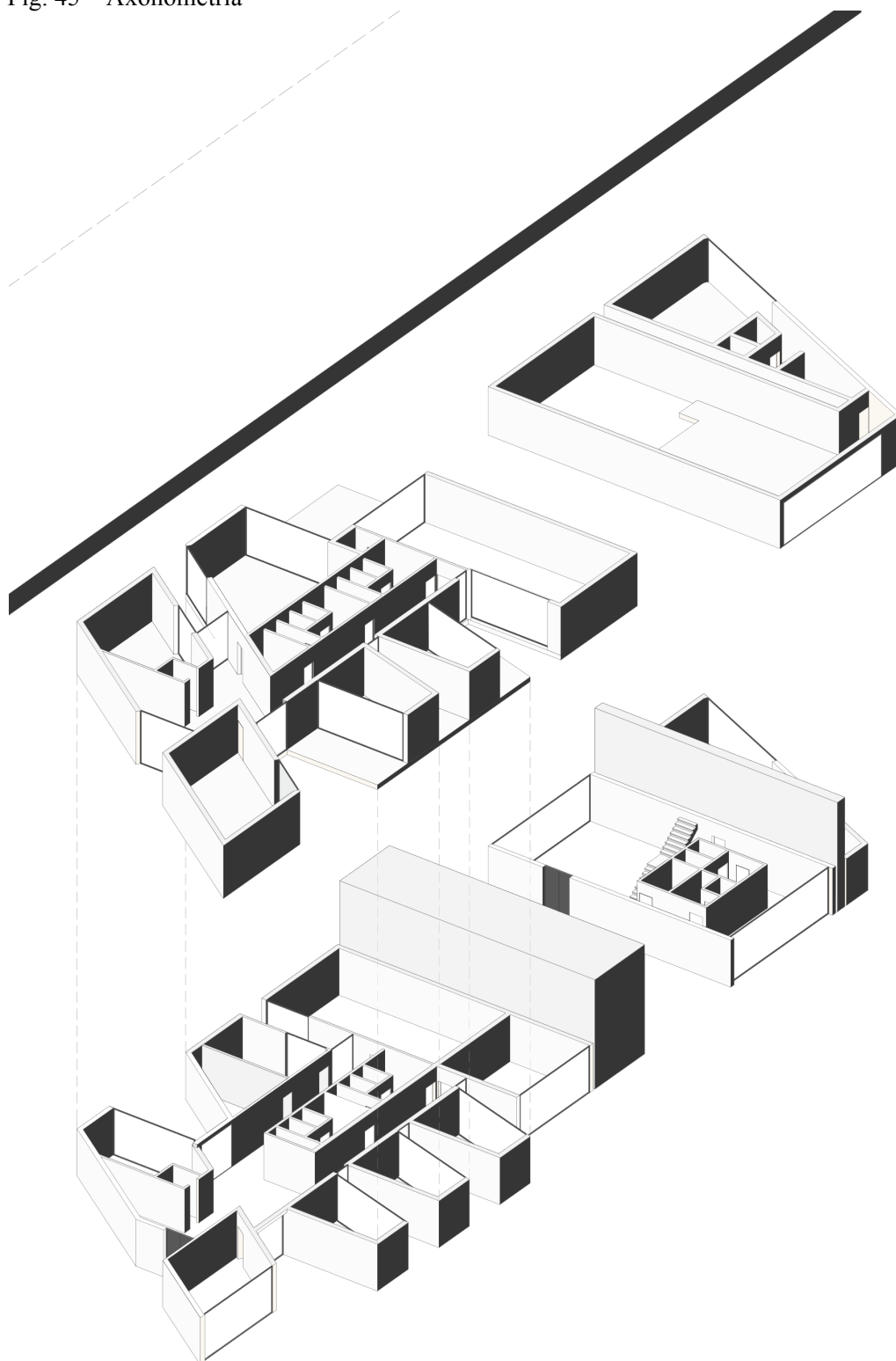
O interior segue a mesma lógica, o pavimento é em auto-nivelante époxi de cor cinza, as paredes em alvenaria de tijolo rebocadas a cor branca.

Fig. 44 – Pormenor Construtivo



Fonte: Documento Próprio

Fig. 45 – Axonometria



Fonte: Documento próprio

## 8.2 REFERÊNCIAS

Francisco Aires Mateus – Manuel Aires Mateus, Alcácer do Sal, Portugal 2010.

O lar de idosos de Alcácer do Sal, construído entre 2008 e 2010, com o objectivo de conjugar as funções de um hotel com um hospital. O edifício surge como se fosse um muro, resultante da soma de unidades independentes que formam um edifício comum, que se assume naturalmente no terreno, define e delimita, deste modo, o espaço, organizando-o.

O lar terá capacidade para receber cerca de 60 idosos, Francisco e Manuel Aires Mateus tiveram de fazer uma abordagem que inseri-se de forma confortável e segura pessoas com mobilidade reduzida. Os arquitectos tiveram de ter em conta as dificuldades de locomoção dos idosos, no entanto não deixaram de os encarar como indivíduos comuns que têm como necessidade de se relacionar e também houve a preocupação de assegurar a privacidade dos idosos que lá habitam.

Deste modo os quartos surgem como casas individuais, são unidades de fragmento, inseridas no comum colectivo.

O edifício apresenta uma forma em ziguezague, onde são subtraídos cubos, transformando-se em recantos envidraçados cheios de luz.

O volume acompanha a pendente acentuada do terreno, atingindo os três pisos na zona da entrada. No que respeita ao programa, é no rés-do-chão que se encontram parte dos serviços, a sala de jantar, de convívio e sala de apoio aos visitantes, bem como a recepção. Nos restantes pisos, são as zonas mais íntimas, onde estão presentes os quartos individuais ou duplos com aproximadamente 25m<sup>2</sup>, estes podem usufruir de casa de banho e varanda privativas.

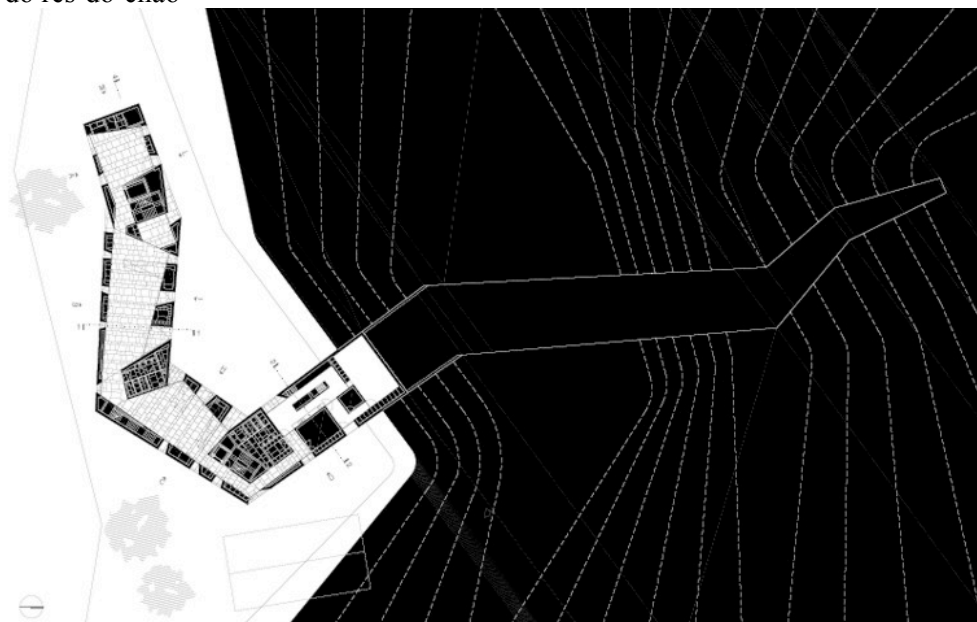
O lar está envolvido por um parque verde, onde a comunidade dispõe de espaços privados, destinados às hortas, entre o edifício e o seu limite. Desta forma, a comunidade pode usufruir de um espaço exterior onde podem interagir com os restantes habitantes, no entanto, também encontram a possibilidade de ter zonas mais resguardadas onde poderão estar sozinhas.

O edifício é rico em pormenores, que têm como objectivo facilitar a vida dos utentes. Por



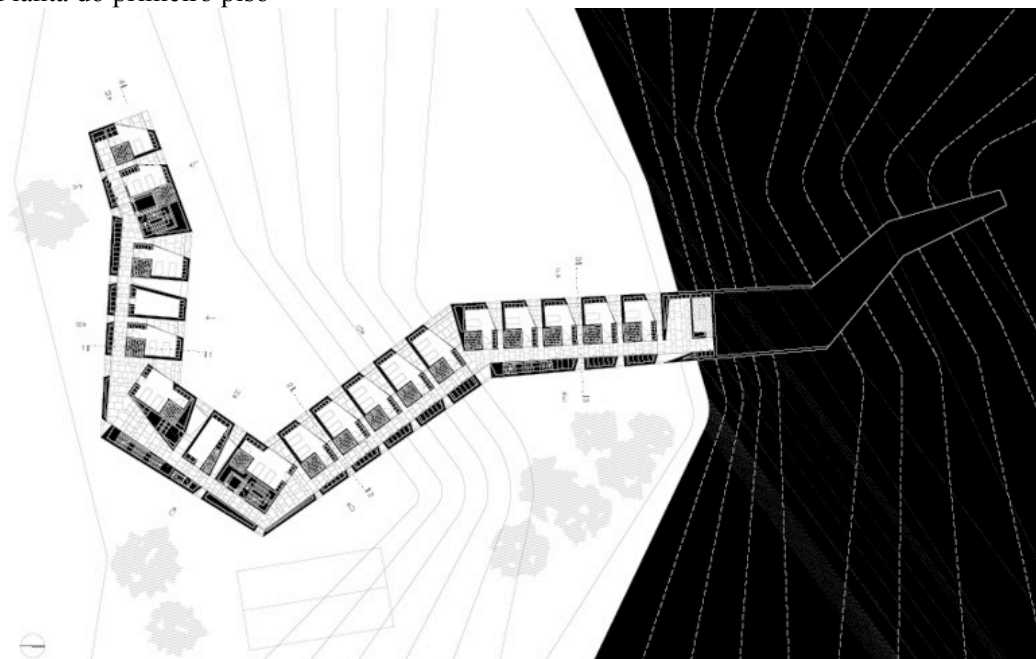
essa razão os corredores têm geometrias variadas, animando os percursos, para que este movimento de transição se processe de forma lenta, proporcionando vivências diversificadas, pontuados por espaços de apoio e janelas com vista para o exterior. A cor branca neutral, mas ao mesmo tempo tão tipicamente alentejana predomina tanto no interior, como no exterior do edifício.

Fig. 46 – Planta do rés-do-chão



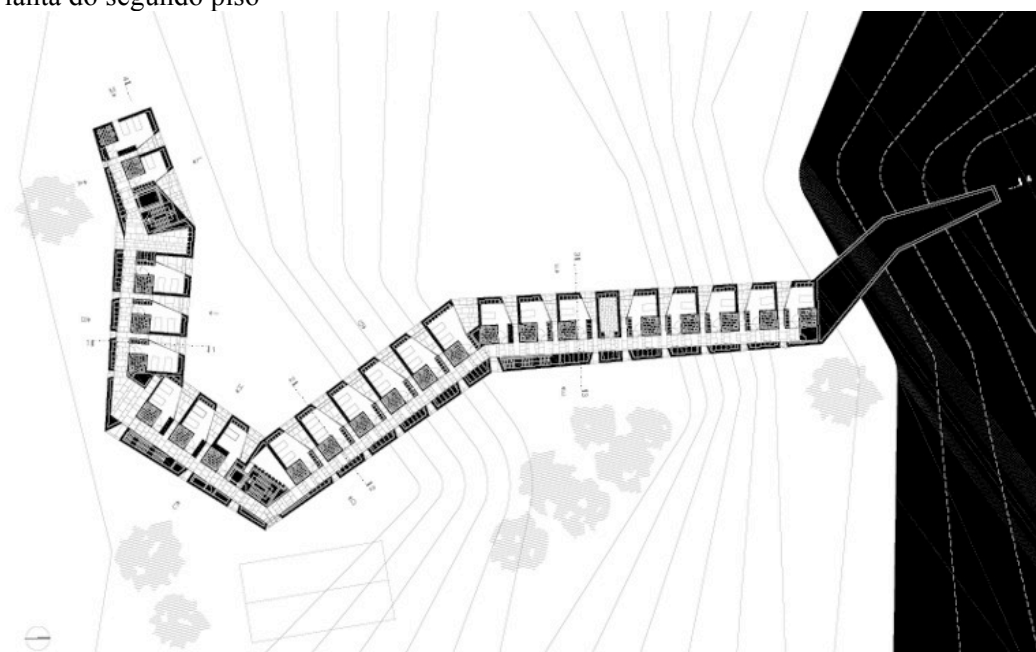
Fonte: Skyscrapercity

Fig. 47 – Planta do primeiro piso



Fonte: Skyscrapercity

Fig. 48 – Planta do segundo piso



Fonte: Skyscrapercity

Fig. 49 – Ambientes interiores e volumetria



Fonte: Skyscrapercity

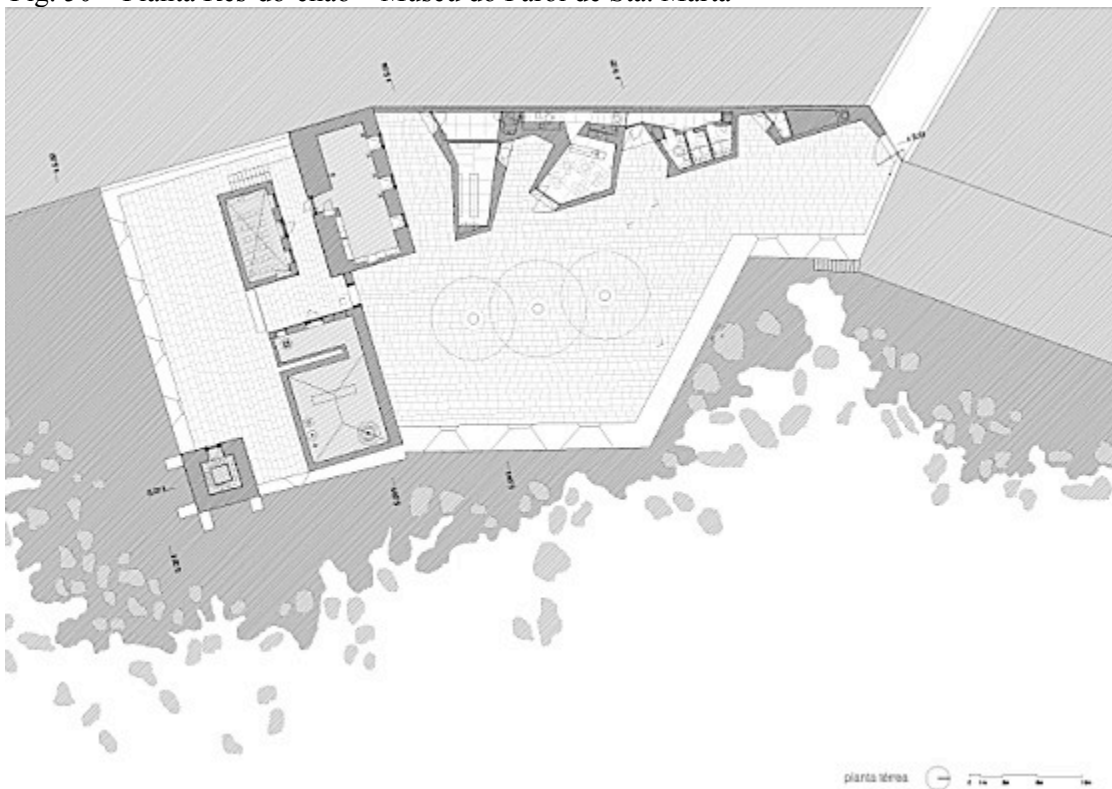
### Francisco Aires Mateus – Manuel Aires Mateus, Cascais, Portugal 2007

O Farol Museu de Santa Marta, situado em cascais, sofreu uma requalificação que teve início em 2006, tornando-se num espaço de cultura e lazer, no entanto, não perdeu a sua função de sinalização costeira. Os edifícios existentes não sofreram grandes alterações, de modo dar resposta programática houve uma recuperação da estrutura de muros, no qual são adicionados volumes que se apresentam, quase como peças escultóricas, e dão lugar a espaços de apoio complementar ao Museu, como a cafeteria, recepção, instalações sanitárias e escritórios. À semelhança da proposta do edifício *Drogenanlaufstelle*, os arquitectos Aires Mateus, reforçaram a ideia de subtração. Os volumes surgem como módulos isolados articulados pelo sistema de muros, esta ideia é reforçada quer por questões programáticas, quer pela própria materialidade

A expressão abstracta dos volumes, privilegia os tons claros, atribuindo ao local mais

luminosidade.

Fig. 50 – Planta Rés-do-chão – Museu do Farol de Sta. Marta



Fonte: Museu do Farol de Santa Marta by AIRES MATEUS

Fig. 51 – Volumetria - Museu do Farol de Sta. Marta



Fonte: Aires Mateus – Museu do Farol de Sta. Marta Cascais, Pt

## Conclusão

O presente trabalho debruçou-se sobre o tema acessibilidade nas cidades, em espaços e edifícios públicos. Considerando a humanização do espaço público, que também passa por tornar os espaços acessíveis. Os assuntos sobre os quais houve uma reflexão, foram posteriormente aplicados num projecto destinado à cidade de Berna, ao abrigo do concurso internacional, *Schindler Award 2012*.

No decorrer de todo o processo houve sempre a intenção de perceber de que forma o espaço e a arquitectura podem contribuir para a melhoria da sua utilização, tendo sempre presente a temática inicialmente abordada, a acessibilidade. A melhoria do espaço relaciona-se com o nível de humanização do mesmo, que por sua vez implica considerações ao nível físico, funcional e social. Quando intervimos num dado espaço, com o objectivo de o revitalizar é necessário percebermos para quem estamos a projectar, quais são as necessidades da população. Cada caso é um caso, no entanto não podemos dissociar estes elementos que vão valorizar a condição humana. Em suma, o espaço público urbano para corresponder as necessidades de humanização do mesmo, deve cumprir uma série de critérios que lhe vão atribuir qualidade. Devem ser confortáveis e seguros para quem circula e para quem permanece neles, recorrendo a iluminação para evitar zonas mais sombrias, manutenção, devem ser utilizados pavimentos, mobiliário urbano e materiais de construção adequados, deve ter boas condições ambientais, qualidade acústica, presença de vegetação e água, devem existir meios de protecção contra as condições climáticas. A acessibilidade é um factor determinante para levarmos as pessoas a utilizarem o espaço sem exclusão de minorias, deve-se constituir como um factor integrante da arquitectura e do espaço, não deve ser encarada como um elemento adicional pensado à posteriori, mas sim fazer parte de todo o processo. Inclusive, existem edifícios entendidos pela geração de fluxos. Esta problemática diz respeito a todos os cidadãos e assume-se como um direito, todos nós em qualquer momento da vida vamos padecer de alguma incapacidade física temporária. Assim possibilitamos que a utilização dos espaços seja feita por todos, promovendo o acesso ao meio construído e social.

Para além da acessibilidade pedonal devemos ter em conta, o estacionamento disponível da área, e a intensificação de transportes públicos. Deve ainda, ser um espaço atractivo e

multifuncional para chamar a atenção e convidar o maior numero de pessoas á sua utilização, desenvolvendo-se diferentes actividades culturais, sociais e de recreio, visto que a acessibilidade possibilita o acesso físico aos espaços, a liberdade de se poder movimentar sem barreiras, bem como, permite fortalecer as relações sociais.

Todas as características mencionadas devem ter-se em conta quando desenhamos um espaço urbano público, adaptando-se a cada local, não se pretende a criação de regras até porque podem entrar em conflito. O peão deve ser considerado como elemento prioritário do espaço e deve dominar o mesmo, ao invés dos veículos motorizados.

De acordo com os objectivos inicialmente propostos, conclui-se que os espaços humanizados são mais atractivos e conseqüentemente captam um maior numero de pessoas, porque oferecem maior segurança, conforto e são mais adequados a pessoas com algum tipo de incapacidade. No entanto, o desenho do espaço por si só não consegue abranger os diversos factores que se devem implementar, é de igual modo importante, pensar-se nos usos e actividades que se vão desenvolver, bem como, a percepção que vão ter do mesmo. São estes os factores que aliados, vão permitir que os indivíduos experienciem o espaço de forma segura e confiante, apelando sempre ao seu bem-estar.

São estes os pressuposto onde a proposta apresentada se focou, partindo inicialmente de um estudo aprofundado de todos os factores que contribuíam para a humanização do espaço publico, para posteriormente serem aplicados, fez-se a analise do lugar e assim se reuniram as condições para intervir. A intervenção pretende que se altere o desenho do espaço e os modos de vida, integrando sempre a proposta na cidade, estabelecendo ligações e fortalecendo continuidades, respeitando a cultura local com o intuito de que haja uma regeneração urbana e social.

## **BIBLIOGRAFIA**

### **MONOGRAFIAS, REVISTAS, ARTIGOS E OUTROS DOCUMENTOS**

ASCHER, F., 2010. *Novos Princípios do Urbanismo*. Lisboa: Livros Horizonte.

BORJA, J., 2002, *La Ciudad del Deseo*. Quaderns: nº 235, pp. 20-21.

BRANDÃO, P., 2008 - *Identidade dos lugares e a sua Representação Colectiva – Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público*. Lisboa: Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

BRANDÃO, P., 2002. *O Chão da Cidade – Guia de avaliação do design de espaço de espaço público*. Lisboa: Centro Português de Design.

BRANDÃO, P., REMESAR, A., 2004. *Design Urbano Inclusivo: uma experiência de projecto em Marvila “Fragmentos e Nexos”*. Lisboa: Centro Português de Design.

CARVALHO, J., 2003. *Ordenar a cidade*. Coimbra: Quarteto Editora.

CHOAY, F., 2007. *A Regra e o Modelo – Sobre a Teoria da Arquitectura e do Urbanismo*. La Règle et le Modèle.

Conceito Europeu de Acessibilidade, 2001. Acessibilidade dos locais de trabalho. Lisboa: secretariado nacional para a reabilitação e integração das pessoas com deficiência.

FRANCIS, C., MARCUS, C. C., 1998. *People Places – Design Guidelines for Urban Space*.

Gabinete da secretaria de estado adjunta e da reabilitação, 2007. Acessibilidade e mobilidade para todos: apontamentos para uma melhor interpretação do DL 163/2006 de 8 de Agosto: guia. Porto: Edição Secretariado Nacional de Reabilitação e Integração das pessoas com Deficiência.

GEHL, J., 2006. *La Humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverte.

GEHL, J., GEMZOE, L., 2001. *New City Spaces*. Copenhagen: The Danish Architectural Press

HABERMAS, J., 1984. *The Theory of Communicative Action*. Beacon Press.

JACOBS, Allan B., 1995. *Great Streets*. 1ª Edição. MIT Press.

LAMAS, J., 2000 – *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. 2a Edição. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.



LYNCH, K., 2007. *A Boa Forma da Cidade*. 1ª Edição. Lisboa: Edições 70.

LYNCH, K., 1990. *A imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70.

MANSO, A., 2001, *Espaços exteriores urbanos sustentáveis – Guia de concepção ambiental*. Intervenção Operacional Renovação Urbana.

Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável. Março 2008

OMS, 2009. Global age-friendly cities - Guia das Cidades Amigas dos Idosos. Lisboa: OMS.

PARDAL, S., 2006, Parque da Cidade do Porto. GAPTEC

PORTAS,N., 2007. A mobilidade dos Núcleos Centrais em Território de Urbanização Difusa. Mestrado. Universidade do Minho Instituto de Ciências Sociais.

RELPH, E., 2002. *A paisagem Urbana Moderna*. Lisboa: Edições 70.

REMESAR, A., 2005, *Do objecto ao projecto – Manual de Boas Práticas de Mobiliário Urbano em Centros Históricos*, 2ª Edição. Lisboa: Centro Português de Design.

ROSSI, A., 2001. *A arquitectura da cidade*. Lisboa: Cosmos.

TELES, P., 2006. *Acessibilidade e Mobilidade para todos - apontamentos para uma melhor interpretação do DCL 163/2006 de 8 de Agosto*. Secretariado Nacional de Reabilitação e Integração das pessoas com Deficiência.

TELES, P., 2009. *Cidades de Desejo entre Desenhos de Cidades – Boas Práticas de Desenho Urbano e Design Inclusivo*. Porto: Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade.

KRAUEL, J., 2006, *Nuevos Espacios Urbanos*. Barcelona: Carles Broto.

WHYTE, W., 1980. *The Social Life of Small Urban Spaces*, ed. Project for Public Spaces, New York.

Zumthor, P., 2005. *Pensar a arquitectura*. Traduzido por A. Grabow, Barcelona: Editorial Gustavo GILI, S.A..

## **BIBLIOGRAFIA ELECTRONICA**

Cabe, (s.d.a). *The principles of inclusive design*. [pdf] Disponível em:  
<<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110118095356/http://www.cabe.org.uk/files/the-principles-of-inclusive-design.pdf>> [consultado a 31 de Maio].

Cabe, (s.d.b). *This way to better residential streets*. [pdf] Disponível em:  
<<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110118095356/http://www.cabe.org.uk/files/this-way-to-better-residential-streets.pdf>> [consultado a 31 de Maio].

Cabe, (s.d.c). *Civilised Streets*. [pdf] Disponível em:  
<<http://www.designcouncil.org.uk/Documents/Documents/Publications/CABE/civilised-streets.pdf>> [consultado a 31 de Maio].

Castro, A., 2000. *Espaços Públicos, Coexistência Social e Civilidade - Contributos para uma reflexão sobre os Espaços Públicos*. [pdf] Disponível em:  
<[http://repositorio-iul.iscte.pt/bitstream/10071/3392/1/Cidades2002-5\\_Castro.pdf](http://repositorio-iul.iscte.pt/bitstream/10071/3392/1/Cidades2002-5_Castro.pdf)>  
[consultado a 5 de Novembro].

Dicionário Universal, (s.d.). *Obstáculo*. [online] Disponível em:  
<<http://www.dicionarioinformal.com.br/obstaculo/>> [consultado a 2 de Novembro].

Euroacessibilidades, s.d. *Acessibilidade em estado de sitio*. [online] Disponível em:  
<[Http://www.euroacessibilidade.com/](http://www.euroacessibilidade.com/)> [consultado a 15 de Novembro]

Ferreira, V. M., 2000. *Cidade e Democracia – Ambiente Património e Espaço Público*. [pdf] Disponível em:  
<[http://repositorio.iscte.pt/bitstream/10071/3286/1/Cidades2000-1\\_Ferreira.pdf](http://repositorio.iscte.pt/bitstream/10071/3286/1/Cidades2000-1_Ferreira.pdf)>  
[consultado a 4 de Novembro].

Francisco, M. D. (s.d.) - *ESPAÇO PÚBLICO URBANO: Oportunidade de Identidade Urbana Participada*. [pdf] Disponível em:  
<[http://www.apgeo.pt/files/docs/CD\\_X\\_Coloquio\\_Iberico\\_Geografia/pdfs/053.pdf](http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_X_Coloquio_Iberico_Geografia/pdfs/053.pdf)>  
> [consultado a 29 de Outubro].

Hason, J., (s.d.). *The Inclusive City: delivering a more accessible urban environment through inclusive design*. [pdf] Disponível em: <<http://discovery.ucl.ac.uk/3351/1/3351.pdf>> [consultado a 28 de Outubro].

Hason, J., (s.d.). *The inclusive city: what active ageing might mean for urban design*. [pdf] Disponível em <[discovery.ucl.ac.uk/3319/1/3319.pdf](http://discovery.ucl.ac.uk/3319/1/3319.pdf)> [consultado a 28 de Outubro].

Igespar,(s.d.). *Elevador do Bom Jesus do Monte* [online] Disponível em: <<http://www.igespar.pt/pt/patrimonio/pesquisa/geral/patrimonioimovel/detail/4379858/>> [consultado a 17 de Novembro].

Indovina, F., 2001. *Geologia da Insegurança Urbana. A Construção Social do Medo nas cidades*. [pdf] Disponível em: <[http://repositorio-iul.iscte.pt/bitstream/10071/3342/1/Cidades2001-2\\_Indovina.pdf](http://repositorio-iul.iscte.pt/bitstream/10071/3342/1/Cidades2001-2_Indovina.pdf)> [consultado a 4 de Novembro].

Indovina, F., 2002. *O Espaço Público: Tópicos sobre a sua Mudança*. [pdf] disponível em: <<http://cidades.dinamiacet.iscte-iul.pt/index.php/CCT/article/view/189/175>> [consultado a 4 de Novembro].

Instituto Nacional para Reabilitação, (s.d.). *Desenho Universal* [online]. Disponível em: <<http://www.inr.pt/content/1/5/desenho-universal>> [consultado a 15 de Novembro].

Landscapeproject, (s.d.). *new road, Brighton*. [online] Disponível em:  
<<http://www.landscapeprojects.co.uk/brighton/>> [consultado a 14 de Novembro].

Schindler, 2012a. *Schindler Award Think Mobility. Rethink Architecture*. [pdf]  
Disponível em: <[http://www.schindler.com/award\\_fact\\_sheet-2.pdf](http://www.schindler.com/award_fact_sheet-2.pdf)> [consultado em 11 de Janeiro]

Schindler, 2012b. *Berne is the site of the Schindler Award 2012*. [online].  
Disponível em: <[http://www.schindleraward.com/award-index/schindler\\_award\\_2012/ward-2012-site2.htm](http://www.schindleraward.com/award-index/schindler_award_2012/ward-2012-site2.htm)> [consultado a 11 de Janeiro].

Schindler, 2012c. *Bem-vindo à Schindler Portugal*. [online]. Disponível em:  
<[Http://www.schindler.pt/](http://www.schindler.pt/)> [consultado a 11 de Janeiro].

Schindler, 2012d. *About Us, Schindler Award*. [online]. Disponível em:  
<<http://www.schindler.ru/group-index/group-kg-about/group-kg-comp-sa.htm>>  
[consultado a 11 de Janeiro].

Schindler, 2012e. *Schindler Award, Access for All*. [online]. Disponível em:  
<<http://www.schindler.com/award/internet/en/access-for-all.html>> [Consultado em 11 de Janeiro].

Schindler, 2012f. *About the award, Philosophy of the Award*. [online]. Disponível em:  
<<http://www.schindleraward.com/award-index/award-about/award-about-philosophy.htm>> [consultado em 11 de Janeiro].

www.swissworld.org, s.d. (c). *Geography* [online] Disponível em:  
<<http://www.swissworld.org/en/geography/>> [consultado a 19 de Janeiro].

## BIBLIOGRAFIA DE IMAGENS

Arcstreet, (s.d.) *Museu do Farol de Santa Marta by AIRES MATEUS*. [imagem online]. Disponível em: <<http://www.arcstreet.com/article-museu-do-farol-de-santa-marta-by-aires-mateus-60831866.html>> [consultado a 22 de Novembro de 2012].

Abdalla, Ângela Andrade, 2012. [imagem online]. Disponível em:  
<[http://angelaabdalla.blogspot.pt/2012\\_07\\_01\\_archive.html](http://angelaabdalla.blogspot.pt/2012_07_01_archive.html)> [consultado a 15 de Novembro de 2012].

Flickeflu, (s.d.a). #4 new road, Brighton. [imagem online]. Disponível em:  
<<http://flickeflu.com/set/72157626330633407>> [consultado a 17 de Novembro de 2012].

Flickeflu, (s.d.b). #5 new road, Brighton. [imagem online]. Disponível em:  
<<http://flickeflu.com/set/72157626330633407>> [consultado a 17 de Novembro de 2012].

Google maps, 2012. Bern. Disponível em: <<https://maps.google.com/>> [consultado

Schindler, 2012g. *About the award, Schindler and the Award*. [online]. Disponível em: <<http://www.schindleraward.com/award-index/award-about/award-about-schindler.htm>> [consultado em 11 de Janeiro].

Schindler, 2012h. *About the Award, History of the Award*. [online]. Disponível em <<http://www.schindleraward.com/award-index/award-access.htm>> [Consultado em 11 de Janeiro].

Schindler, 2012i. P\_2 Task. [online]. Disponível em: <[https://schindleraward.schindler.com/pm\\_program\\_en,345.html](https://schindleraward.schindler.com/pm_program_en,345.html)> [Consultado em 11 de Janeiro].

Teles, P., 2007. *Desenhar Cidades com Mobilidade Para Todos – O caso prático da Rede Nacional de Cidades e Vilas com Mobilidade para Todos*. [pdf]  
Disponível em:  
<<http://www.paulateles.pt/noticias/PDFs/2007%20Cadernos%20SocTrab.pdf>>  
[consultado a 27 de Outubro].

[www.pps.org](http://www.pps.org), s.d. *What Makes a Successful Place?* [online]. Disponível em: <<http://www.pps.org/reference/grplacefeat/>> [consultado a 12 de Novembro].

[www.swissworld.org](http://www.swissworld.org), s.d. (a). *Facts and Figures* [online] Disponível em: <[http://swissworld.org/en/geography/swiss\\_geography/facts\\_and\\_figures](http://swissworld.org/en/geography/swiss_geography/facts_and_figures)> [consultado a 7 de Janeiro].

[www.swissworld.org](http://www.swissworld.org), s.d. (b). *Bern* [online] Disponível em: <<http://swissworld.org/en/geography/twons/bern/>> [consultado a 7 de Janeiro].

em 19 de Janeiro de 2012].

Panoramio, (s.d.). Passeio Turístico, Ascensor Bom Jesus [imagem online].

Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/42249027>> [consultado a 17 de Novembro de 2012].

Schindler, 2012 a. P\_2 Task. [online]. Disponível em :

<[http://schindleraward.schindler.com/pm\\_program\\_en,345.html](http://schindleraward.schindler.com/pm_program_en,345.html)> [consultado a 18 de Janeiro de 2012].

Skyscrapercity, (s.d.). Lar de Idosos Alcácer do Sal|Aires Mateus Arquitectos

[imagem online] Disponível em:

<<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1319491>> [consultado a 13 de Novembro de 2012].

TrekEarth, (s.d.). Bom Jesus Funicular [imagem online]. Disponível em:

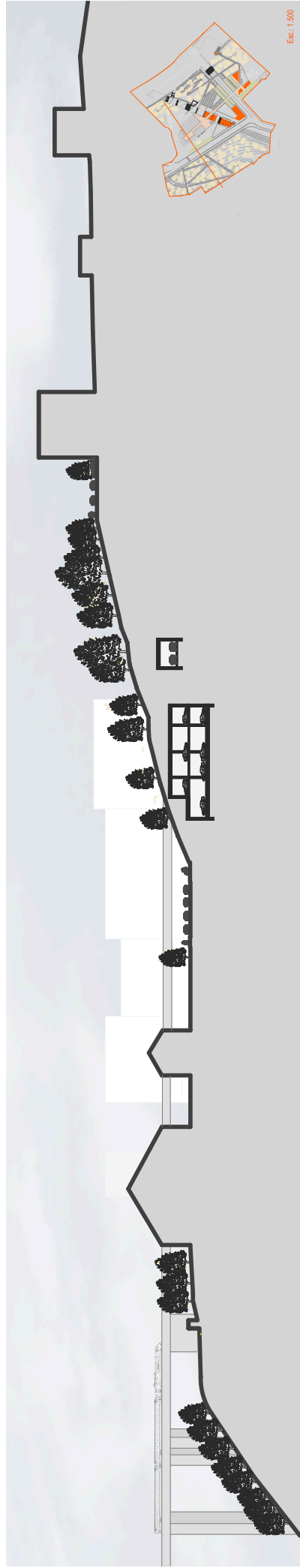
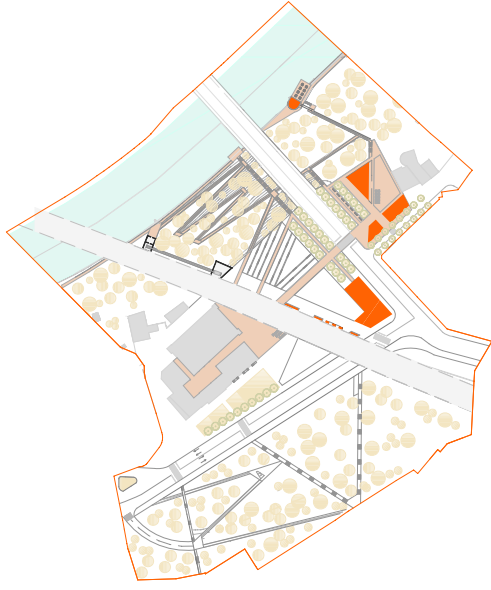
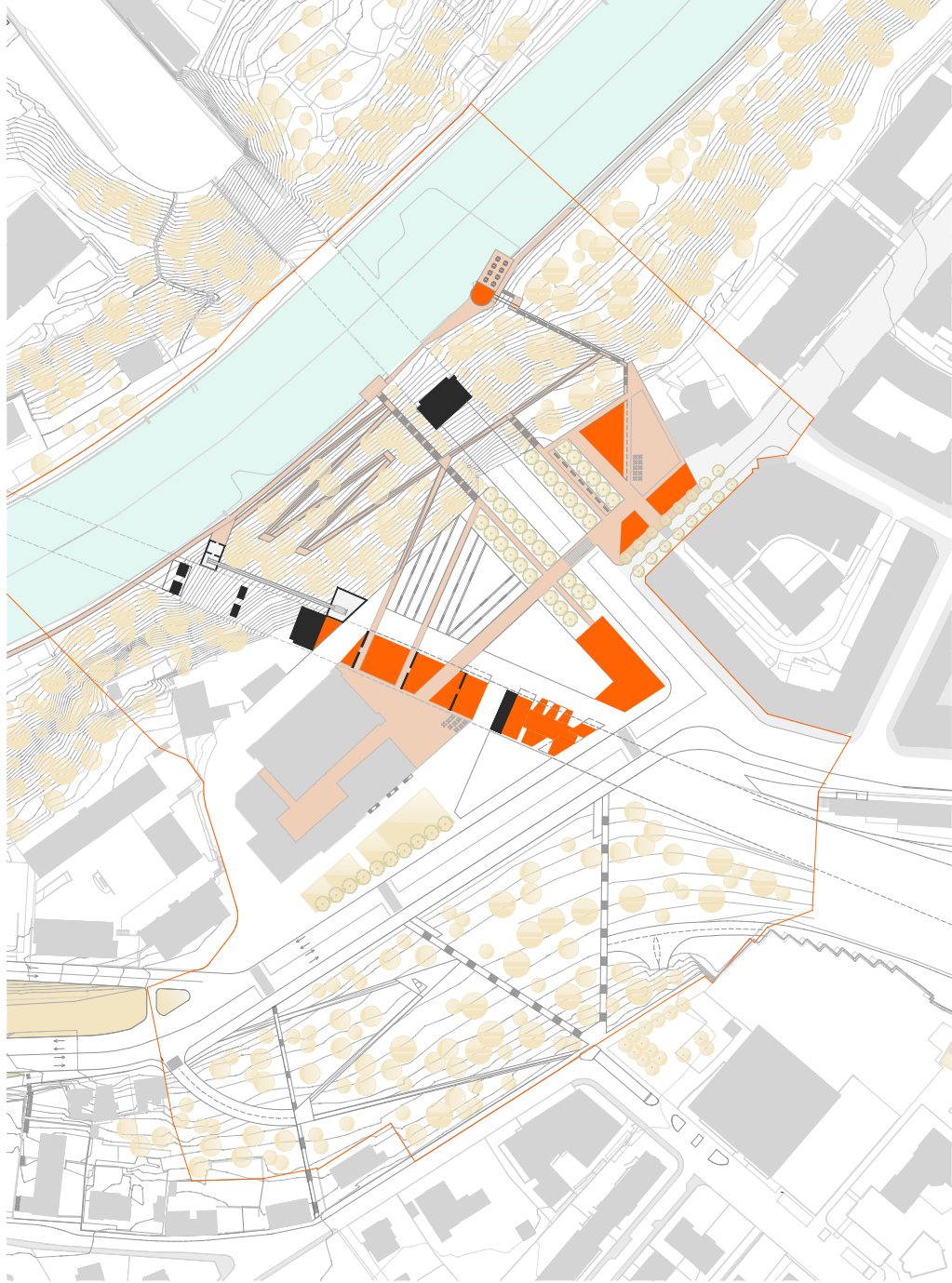
<<http://www.trekearth.com/gallery/Europe/Portugal/North/Braga/Braga/photo1022877.htm>> [consultado a 17 de Novembro de 2012].

Ultimas Reportagens, (s.d.). Aires Mateus – Museu do Farol de Sta. Marta Cascais, Pt. [imagem online]. Disponível em:

<<http://www.ultimasreportagens.com/211.php>> [consultado a 17 de Novembro de 2012].

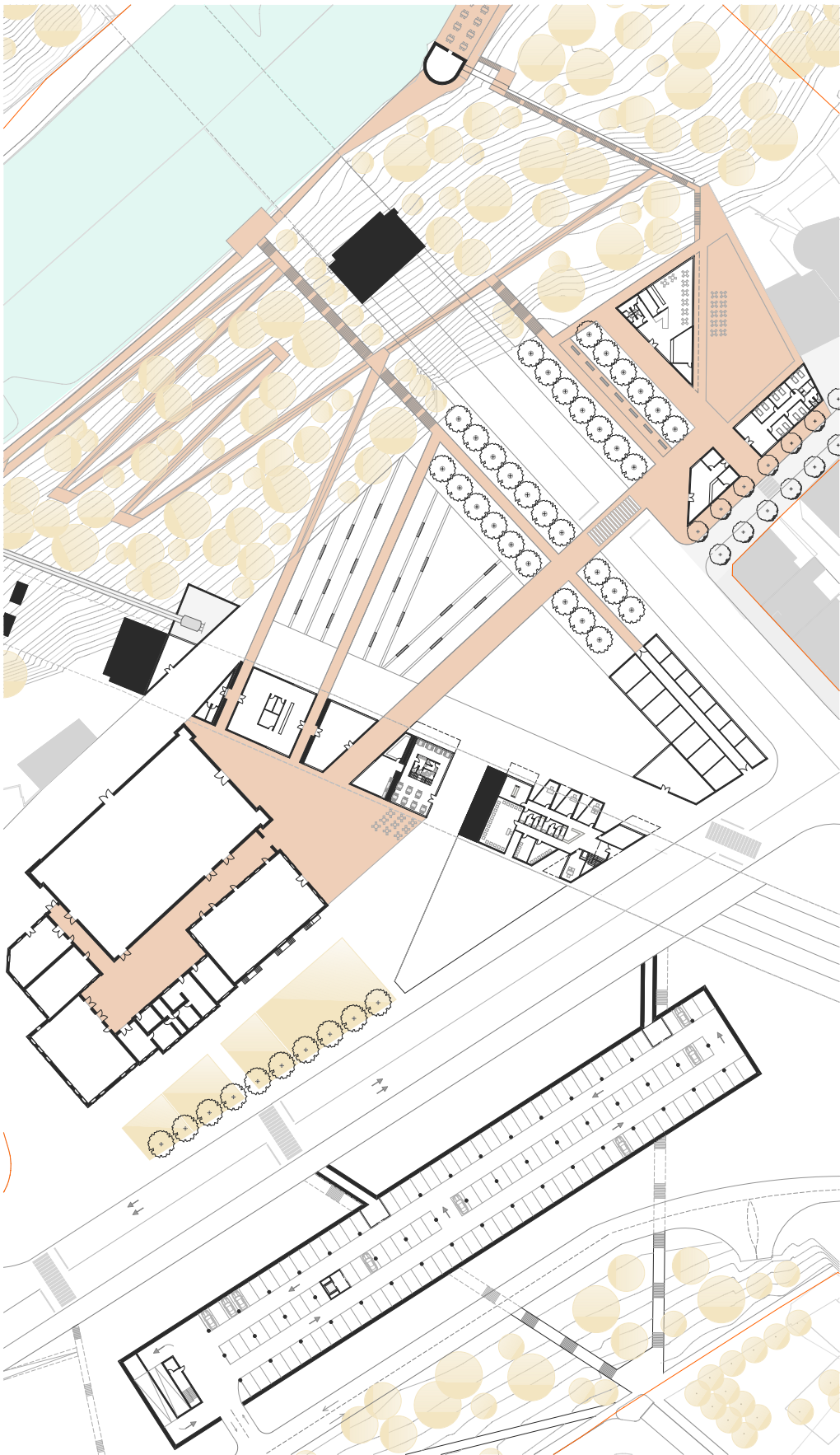






**SCHINDLER AWARD 2012**  
**BERN SWITZERLAND**

Universidade Católica Portuguesa - Centro Regional  
do Porto  
Docentes: Arq. António Carvalho, Arq. Gonçalo Byrne  
Discentes: Ana Margarida Soutinho



Planta Geral Urbana Esc. 1/500

O Prémio Schindler 2012 elegu a cidade de Berna para desenvolver o projecto de requalificação e integração urbana do território. Capital da Suíça, tem aproximadamente 130 000 habitantes, tendo uma densidade populacional de 1465 hab./km<sup>2</sup>, deste modo torna-se na quarta maior cidade da Suíça. A língua oficial é o Alemão, apesar do alemânico ser o dialecto mais falado.

Situa-se no extremo Oeste da Suíça e a sua área circundante, na maioria, são campos agrícolas e de agricultura densa que se estendem pela linha do rio Aar.

Berna pertence ao Património Cultural Mundial da UNESCO, devido ao património medieval urbano situado no centro histórico.

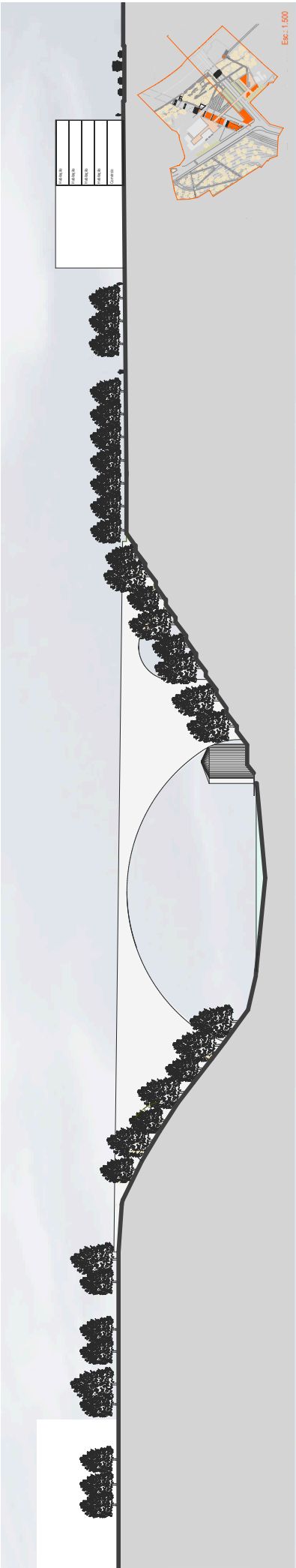
A área urbana é atravessada pelo rio Aar e pela linha ferroviária, dividindo a cidade em quatro partes.

A área de intervenção delimitada pelo Prémio Schindler 2012, que inclui a estação ferroviária, a encosta de Alpenski, Elgüt, Schützenmatt e a envolvente ao rio Aar.

\*Acessibilidade e Mobilidade nas cidades do século XXI\* apresentouse como o tema principal, este é um tema de actualidade visto que o século XX contribuiu para uma urbanização a nível global, onde o automóvel era o elemento principal e o pélo foi secundarizado, a influência da motorização veio alterar a escala da mobilização e a acessibilidade na cidade, onde um dos principais desafios consistia em torná-la acessível a todos.

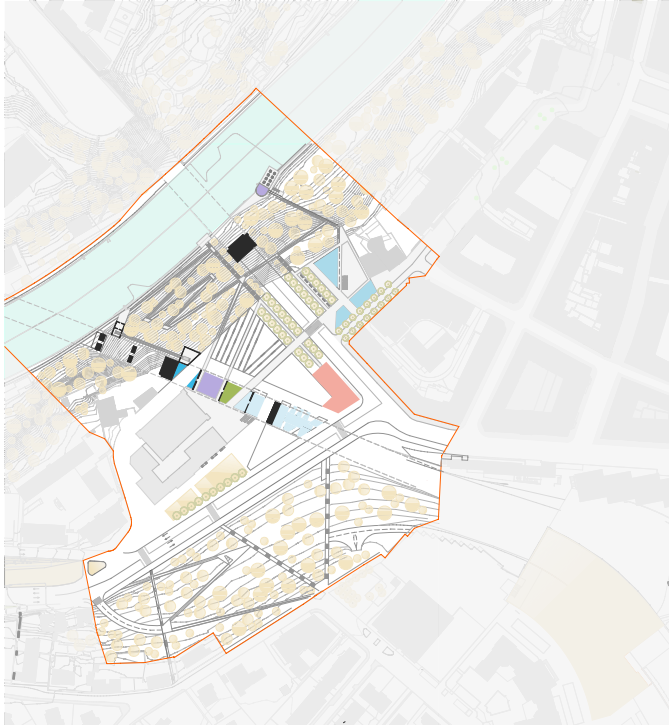
Foi um grande desafio perceber de que forma se processa a mobilidade pedonal numa cidade, em crescimento exponencial, onde o espaço é marcado pelo grande fluxo automóvel e como o podemos tornar mais seguro, confortável e agradável na perspectiva do pélo.

No novo desenho urbano que propoñho estão presentes estas duas temáticas: a mobilidade e a acessibilidade, tive sempre em mente de que forma o pélo com alguma categoria de deficiência ou incapacidade se iria deslocar. A acessibilidade é um factor determinante para levamos as pessoas a utilizarem o espaço sem exclusão de minorias, deve-se considerar como um factor integrante da arquitectura e de espaço, não deve ser encarada como um elemento adicional pensado a posteriori, mas sim fazer parte de todo o processo.



Esc. 1/500





Distribuição de Usos

Proporção em m²	
Hotel Gastronomia	600
Cultura e Lazer	330
Residência	5200
Educação	150
Habitação	665
Edifícios de apoio	100
Edifício de apoio a Grupos de Risco	940



SCHINDLER AWARD 2012  
BENEFIT OF THE CITY

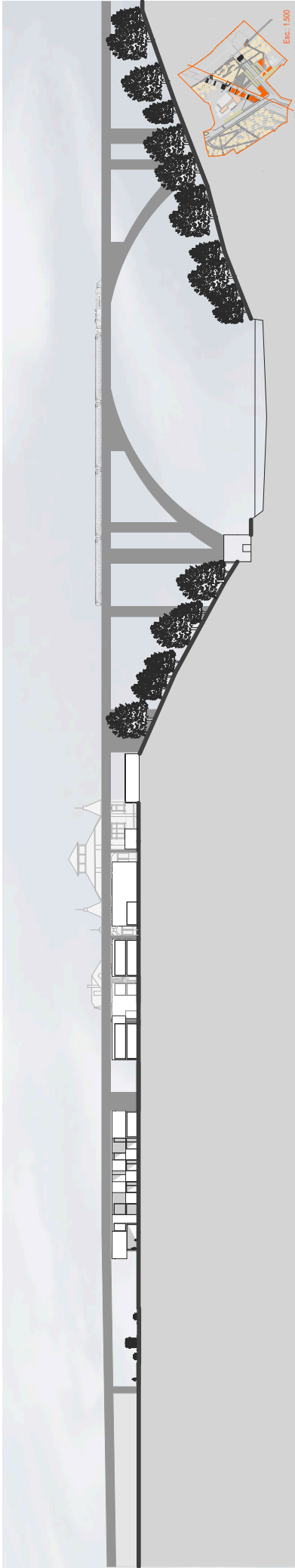
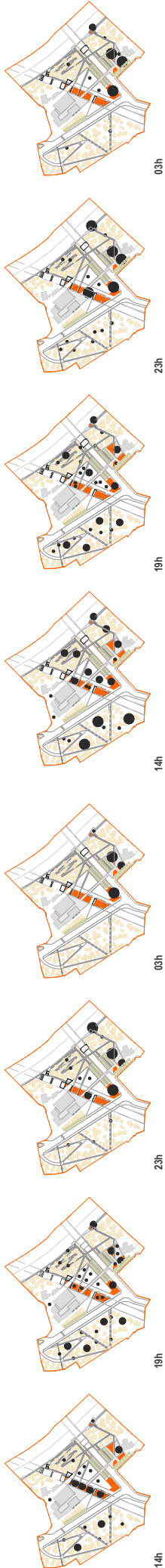
Projeto de Arquitetura e Urbanismo  
Arquiteto: [Nome do Arquiteto]  
Projeto de Arquitetura e Urbanismo  
Arquiteto: [Nome do Arquiteto]

Planta de Distribuição de Usos  
Esc. 1:1000

Planta de Fluxo de Pessoas  
Esc. 1:1000

Legenda:  
● Atividade  
● Pequeno Grupo de Pessoas  
● Grande Grupo de Pessoas

Fim de Semana



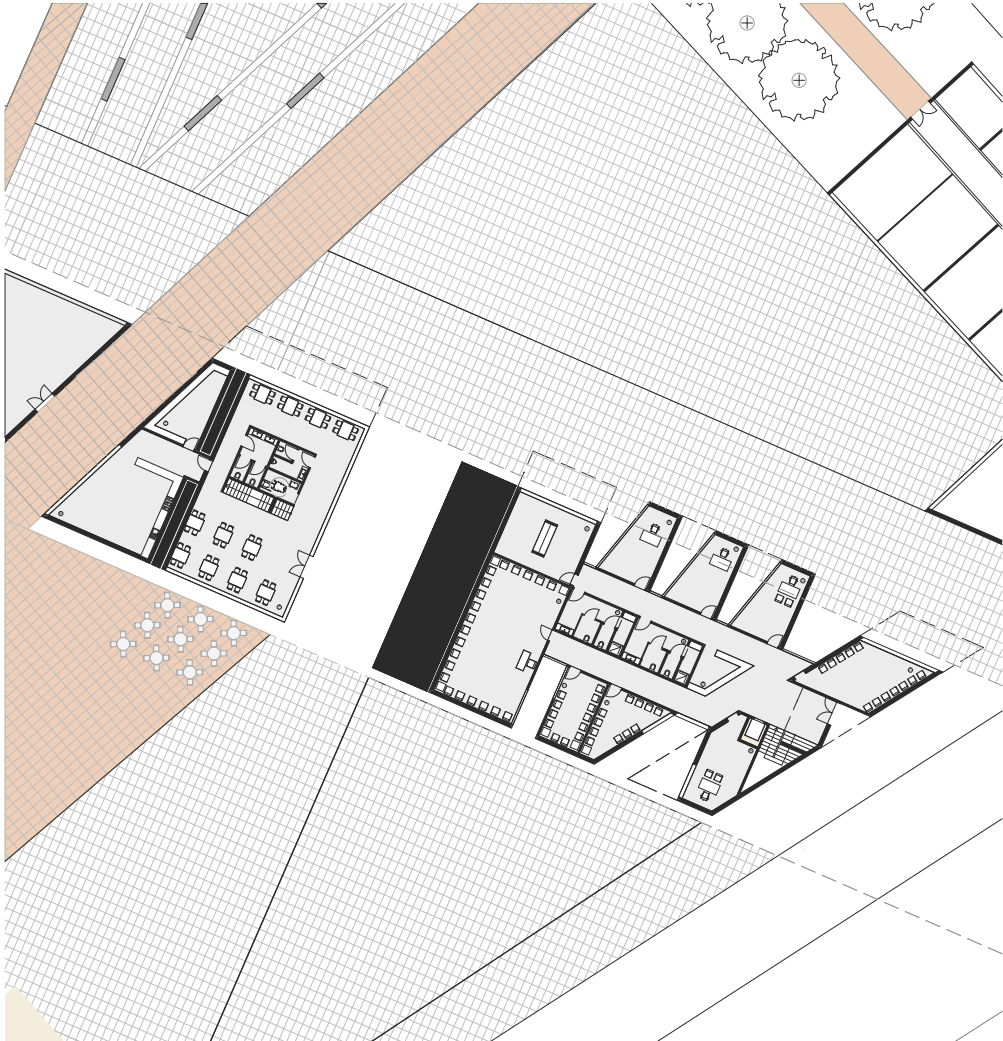
Esc. 1:1500

**SCHINDLER AWARD 2012**  
**BERN SWITZERLAND**

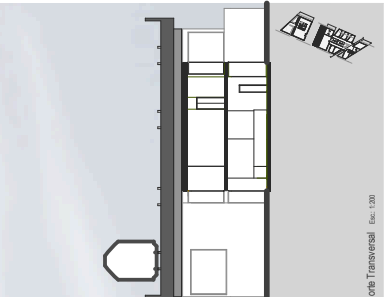
Universidade Católica Portuguesa - Centro Regional  
das Beiras  
Docentes: Arq. António Cavaliho, Arq. Gonçalo Byrne  
Discente: Ana Margarida Soutinho



- 1 - Sala Mediana
- 2 - Sala Mediana
- 3 - Sala Mediana Médica
- 4 - Escritório
- 5 - Lavandaria (Lugar de roupa em segredo mdo)
- 6 - Sala de espera da longa
- 7 - Sala de espera - Mulheres
- 8 - Sala de espera - Homens
- 9 - Instalações Sanitárias Masculinas
- 10 - Instalações Sanitárias Femininas
- 11 - Sala de espera
- 12 - Sala de espera
- 13 - Sala de Relações (zona de fumadores)
- 14 - Armazém
- 15 - Sala de espera
- 16 - Sala de Conferências
- 17 - Escritório
- 18 - Escritório
- 19 - Cozinha
- 20 - Cozinha
- 21 - Galeria de Gato
- 22 - Instalações Sanitárias Masculinas (funcionários)
- 23 - Instalações Sanitárias Femininas (funcionários)
- 24 - Sala de espera (funcionários)
- 25 - Sala de espera
- 26 - Sala de Relações
- 27 - Instalações Sanitárias (funcionários e visitantes)
- 28 - Sala de apoio à cozinha



Planta 1º Piso Esc. 120



Corte Transversal Esc. 120

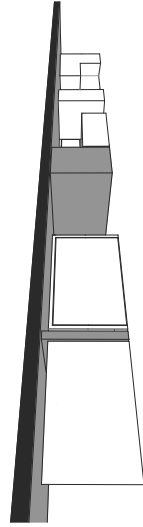
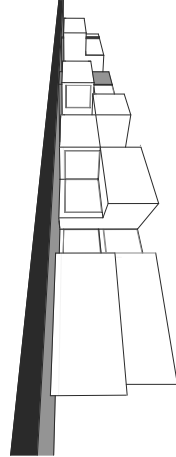
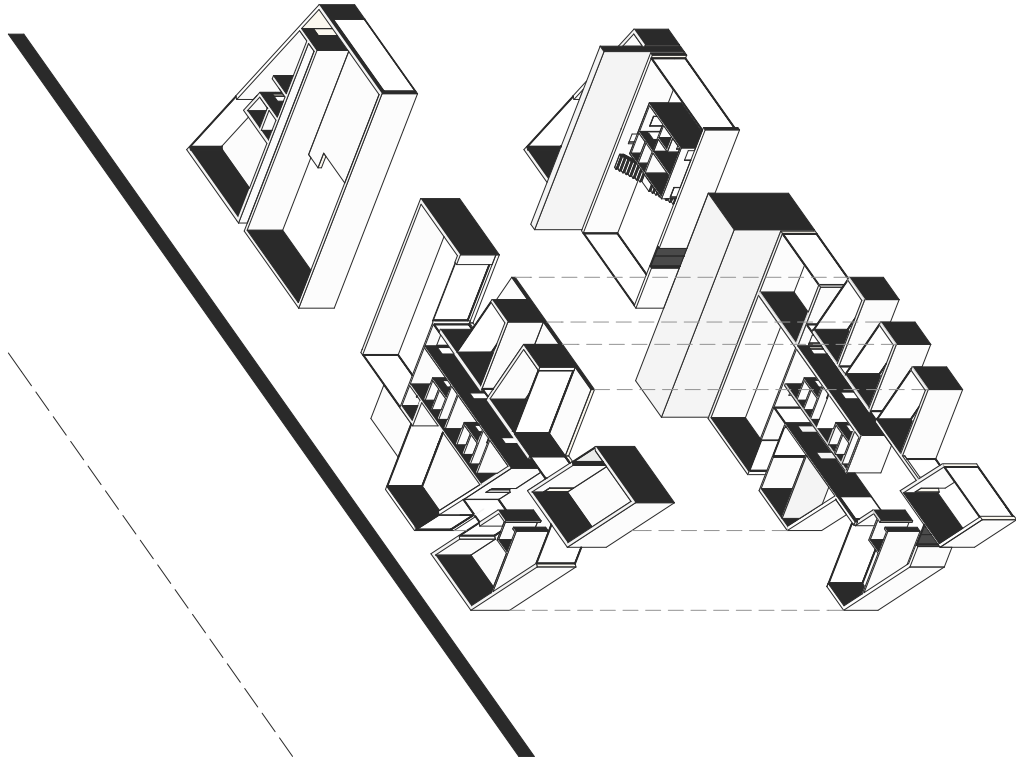


Corte Longitudinal Esc. 120

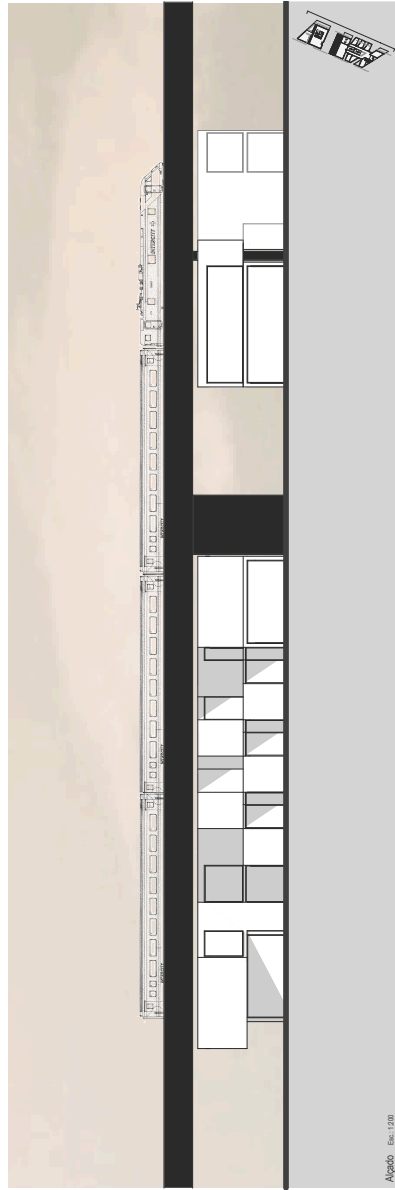
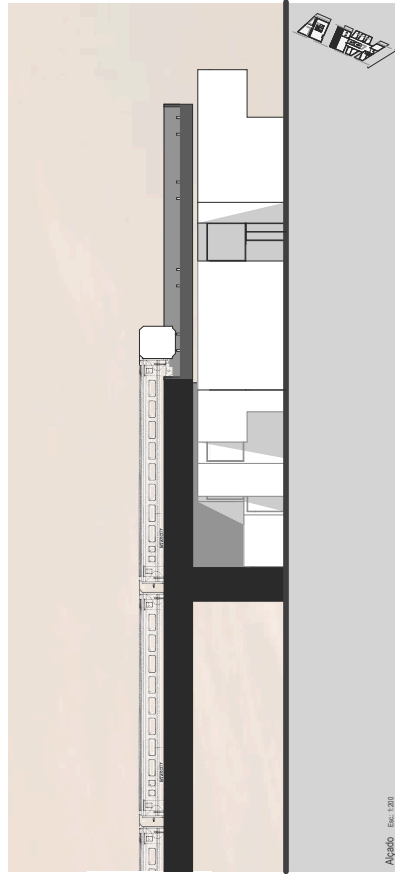


SCHINDLER AWARD 2012  
BERN SWITZERLAND

Universidade Católica Portuguesa - Centro Regional  
do Alentejo  
Docentes: Arq. António Carvalho, Arq. Gonçalo Byrne  
Discente: Ana Margarida Soutinho



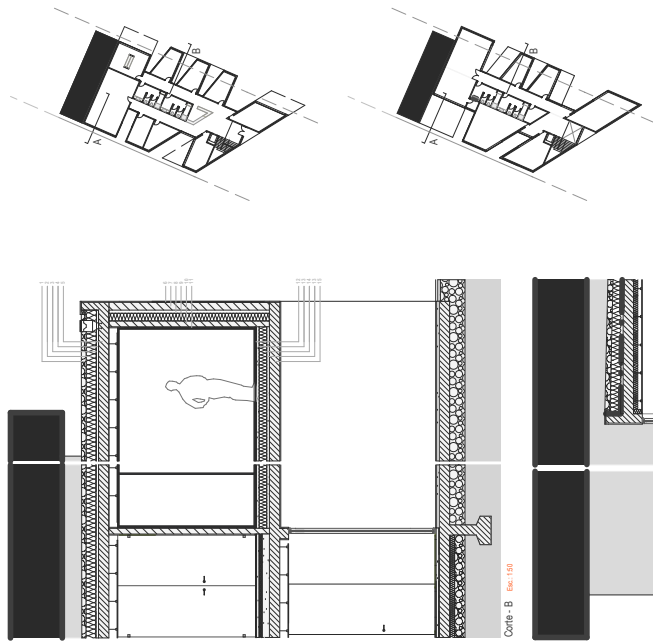
Aerometria



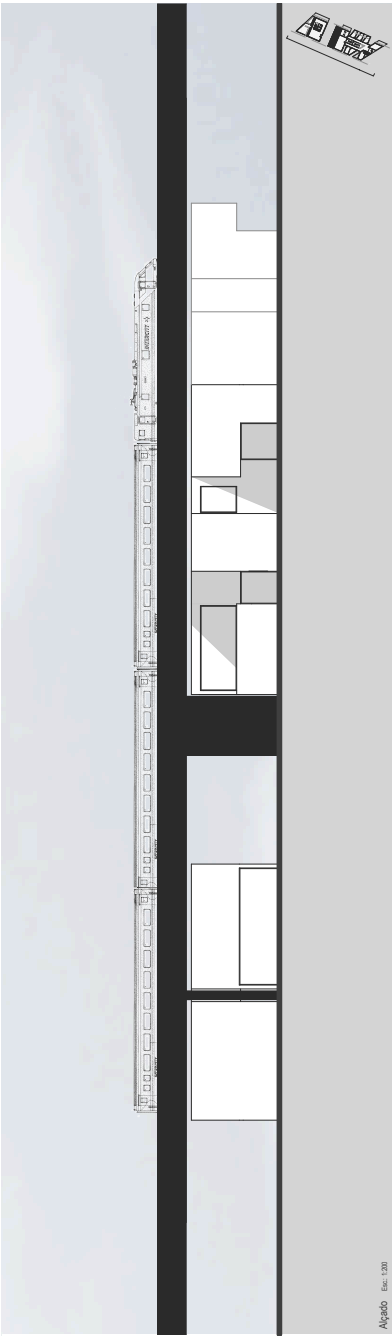


**SCHINDLER AWARD 2012**  
**BERN SWITZERLAND**

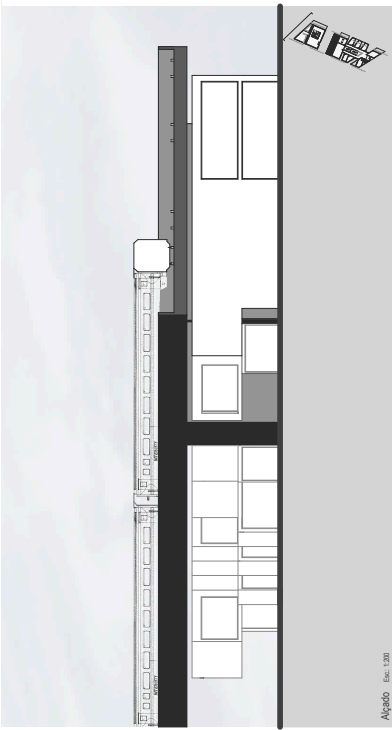
Universidade Católica Portuguesa - Centro Regional  
da Beira - Ave. António Cavaleiro, Ant. Gonçalo Byrne  
Disciplina: Arquitetura  
Disciplina: Arquitetura



- 1 - Gado Sem
- 2 - Isolamento Térmico 20cm
- 3 - Tel. de Impermeabilização
- 4 - Camada de Forma
- 5 - Laje Estrutural 20cm
- 6 - Reboco Exterior
- 7 - Tipo Vizado 15cm
- 8 - Caixa D'Ar 0,5cm
- 9 - Isolamento Térmico 15cm
- 10 - Laje Estrutural 10cm
- 11 - Reboco Interior
- 12 - Arquivo Branco
- 13 - Baldo Leve
- 14 - Isolamento Térmico 15cm
- 15 - Laje Estrutural 20cm



Alçado Esc. 1:30



Alçado Esc. 1:30

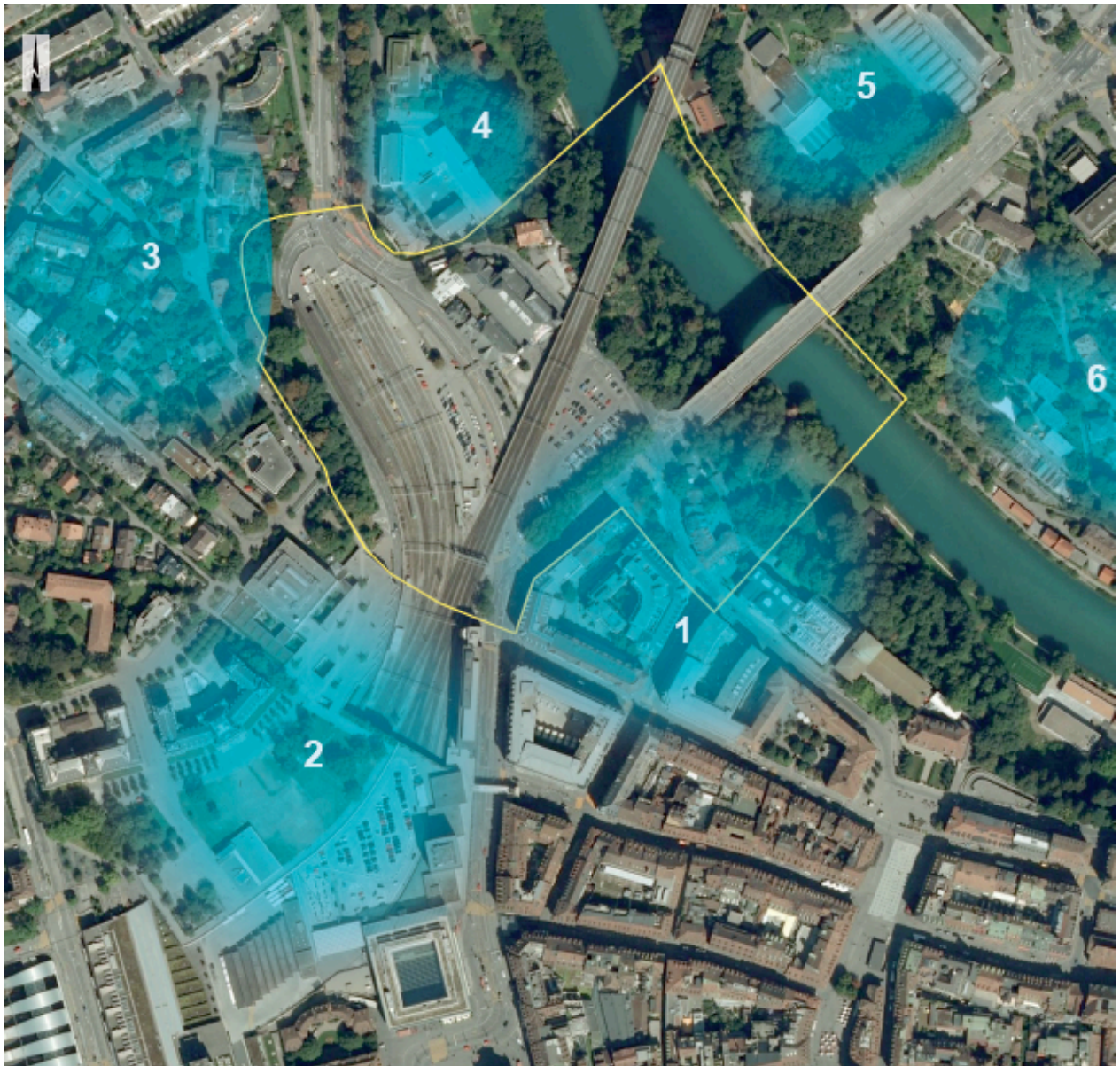
**ANEXO 2:** Elementos estruturantes, Área Adjacente,  
Esquema Funcional e Quadro de Áreas Mínimas





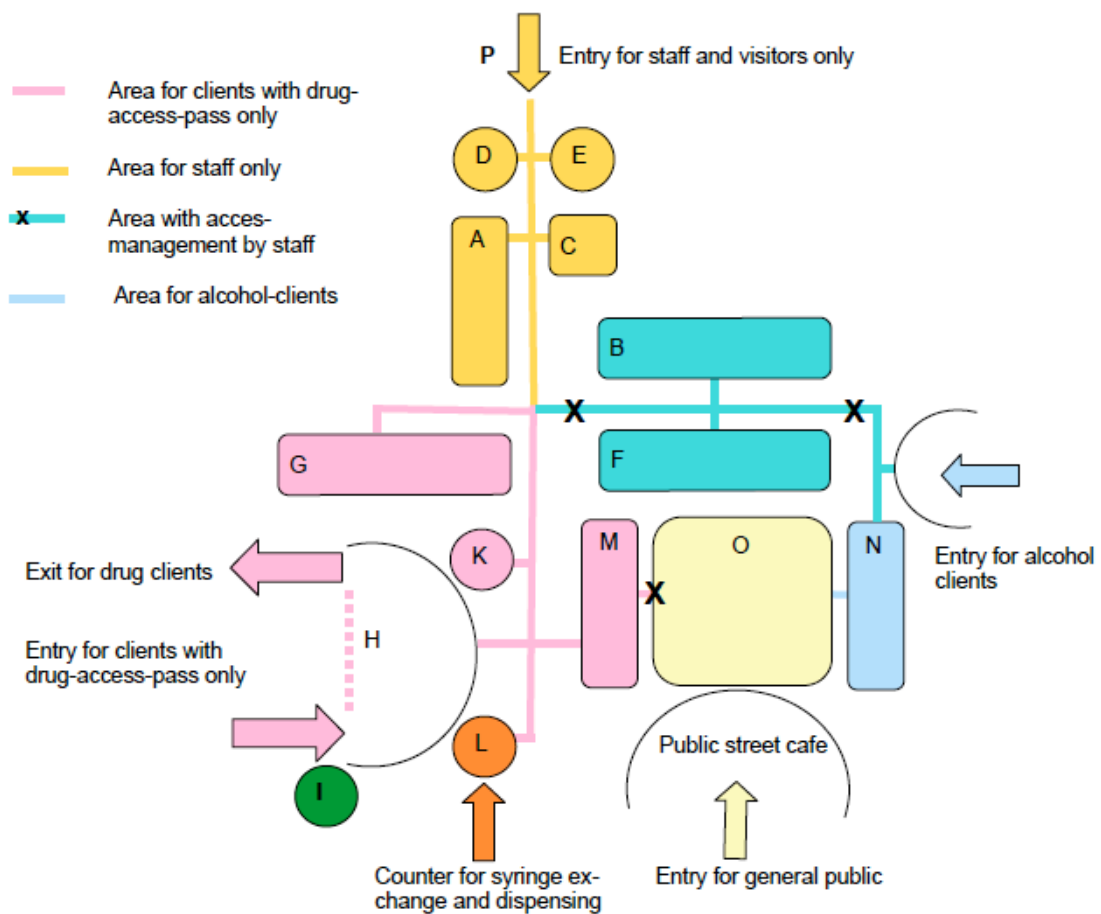
Elementos estruturantes do perímetro de intervenção





- 1 Neustadt
- 2 Parkterrasse and Einsteinterrasse
- 3 Alpenegg
- 4 Tierspital
- 5 GIBB
- 6 Botanischer Garten and Altenberg

Áreas adjacentes



- A Management area
- B Consulting area
- C Staff Area
- D ‚La Strada‘ - base
- E ‚Pinto‘ - base
- F Infrastructure for clients
- G Drugs-consumers area
- H Separate outdoor space
- I Securitas - base
- K Registration
- L Access
- M Daylounge for drugclients only
- N ‚Alkistübli‘
- O Restaurant area
- P Parking space for the ‚La Strada‘ bus

## Esquema funcional

	function	details	net surface area*
A	Management area	2 management offices, each with 2 office workspaces and meeting tables Large conference room, 18 persons Small conference room 8-10 persons Staff recreation room, Cafeteria (with outdoor area)	15 m2 each   30 m2
B	Consulting area	2 office workspaces with meeting tables Medical care	15 m2 each 15 m2
C	Staff	Individual staff wardrobes Equipmentroom Staff washrooms: (2 ladies-, 1 gentlemen toilets, 1 urinal, 2 showers)	20 m2 12 m2  
D	„La Strada“ - base	1 office workspace 1 meeting table, store- / equipmentroom	20 m2
E	„Pinto“ - base	2 office workspaces, meeting table store- / equipmentroom	25 m2
F	Infrastructure for clients:	2 ladies-, 1 gentlemen toilets, 1 urinal, 2 showers (m/f) Laundry: Tumbler, washing machine, ironing table Secondhand clothing-store Cleaning / utilityroom, storageroom	 15 m2 12 m2 12 m2
G	Drugs-consumers area	for registrated clients	80 m2
H	Separate outdoor space	separate entrance and exit, monitored by securitas (private security service)	
I	Securitas - base	counter and equipmentroom	12 m2
K	Registration	Initial contact, registration and initial consultation	12 m2
L	Access	Syringe dispensory, storageroom, separate and direct access from street	
M	Daylounge for drugclients c	including lounge area for women only, connection with restaurant is possible	total 45 m2
N	„Alkistübl“	daylounge for alcohol clients, including lounge area for women only, connection with restaurant is possible Separate outdoor area	total 45 m2
O	Restaurant area	community-center / restaurant / café: 80 seats, separated smoking area streetcafé with 40 seats additional 2 ladies-, 2 gentlemen toilets M, N und O may be connected for special events. Kitchen produces daily 40-80 meals Storage facilities: cold storage + economat beverage storage cleaning storage- and utilityroom	total 90 m2    50 m2 20 m2 10 m2 12 m2
P	Parking space	for the „La Strada“ bus	

\* net surface area without circulation and construction

## Quadro de áreas mínimas

### **ANEXO 3:** Índice de Figuras

08	Fig. 01 Passeio com dimensões mínimas
08	Fig. 02 Árvores implantadas no centro do passeio
21	Fig. 03 Características de um espaço publico humanizado
27	Fig. 04 Projecto de iluminação para espaço público
35	Fig. 05 – Planta Topográfica – Parque Aquilino Ribeiro
39	Fig. 06 Vegetação aplicada
39	Fig. 07 Zona onde retiraram várias árvores
40	Fig. 08 Percurso secundário
40	Fig. 09 Percurso terciário
41	Fig. 10 Percurso principal
41	Fig. 11 Alteração de pavimento nas zonas de cruzamento
52	Fig. 12 Localização da Suíça no mapa Europa
53	Fig. 13 Planta de localização de Berna com sinalização da área de intervenção
56	Fig. 14 Mancha urbana
56	Fig. 15 Análise da mancha urbana
57	Fig. 16 Perfis de utilizadores do espaço
58	Fig. 17 Vias automóveis
58	Fig. 18 Vias de acesso local
60	Fig. 19 Passeios
60	Fig. 20 Fluxos
62	Fig. 21 Ciclovias
62	Fig. 22 Manchas de estacionamento
63	Fig. 23 Edificado Relevante
64	Fig. 24 Manchas verdes
65	Fig. 25 Cérceas
71	Fig. 26 Intersecção <i>Bollwerk</i> e <i>Neubruckstrasse</i>

- 71 Fig. 27 Tráfego encaminhado para *Neubruckstrasse*
- 76 Fig. 28 Planta Geral Urbana
- 76 Fig. 29 Corte pelas margens do rio e edifício de habitação
- 77 Fig. 30 Planta Geral Urbana
- 77 Fig. 31 Corte pelo parque urbano
- 81 Fig. 32 Funicular de Braga
- 83 Fig. 33 New Road – Brighton
- 85 Fig. 34 Edifícios na parte inferior do tabuleiro da ponte
- 88 Fig. 35 Planta de distribuição de usos
- 90 Fig. 36 Esquema de fluxos durante a semana
- 91 Fig. 37 Esquema de fluxos durante o fim de semana
- 96 Fig. 38 Planta rés-do-chão – edifício
- 97 Fig. 39 Planta 1º piso – edifício
- 99 Fig. 40 Corte longitudinal – edifício
- 100 Fig. 41 Alçado – edifício
- 101 Fig. 42 Alçados – edifício
- 102 Fig. 43 Perspectiva
- 103 Fig. 44 Pormenor Construtivo
- 104 Fig. 45 Axonometria
- 106 Fig. 46 Planta rés-do-chão
- 107 Fig. 47 Planta do 1º piso
- 107 Fig. 48 Planta do 2º piso
- 108 Fig. 49 Ambientes interiores e volumetria
- 109 Fig. 50 Planta Rés-do-chão – Museu do Farol de Sta. Marta
- 109 Fig. 51- Volumetria - Museu do Farol de Sta. Marta